W numerze: WARKA 1944—1966 ● OLBRZYM PASAŻERSKI IŁ-62 ● SKĄD WYSTARTUJE „APOLLO"

SKRZYDLATA POLSKA

NR 38 (793) ● 18. IX. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

Centralne pokazy lotnicze w Warce z okazji Święta Lotnictwa.

Foto: St. Iwan

EDWARD LIGOCKI i MARIA PUCHAR prowadzą w Spadochronowych Mistrzostwach Polski

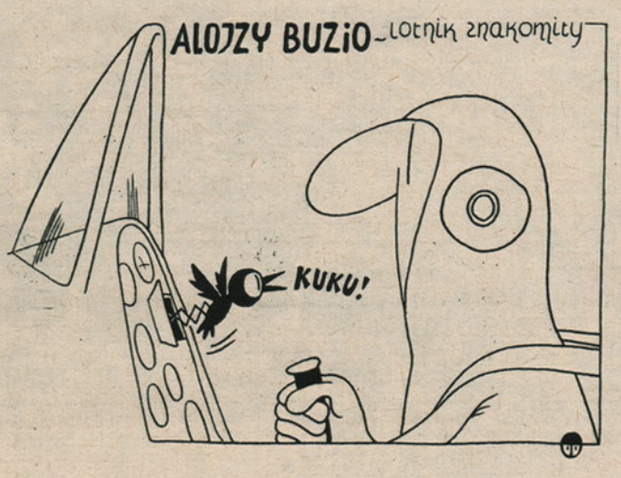
DNIA 4 września br o godzinie 10 na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego nastąpiło otwarcie XI Spadochronowych Mistrzostw Polski i III Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów. Na uroczystość otwarcia przybyli: I sekretarz KP PZPR w Bielsku-Białej — Marian Drewniak, przewodniczący Prezydium MRN w Bielsku-Białej — Oskar Mędrzak, przewodniczący ZP ZMS w Bielsku-Białej — Tadeusz Adamaszek, przedstawiciele Aeroklubu BB, Komisji Spadochronowej PRL, organizacji społecznych i młodzieżowych.

Po prezentacji zawodników odbyły się pokazy lotnicze, po których skoczkowie przystąpili do rozgrywania konkurencji. Do chwili zamknięcia numeru (7 września) przeprowadzono skoki z wysokości 1 000 m na celność lądowania. Wśród seniorów prowadzi Edward Ligocki (Wrocław) — 725,5 pkt, przed Wojciechem Soleżyńskim (Wrocław) — 712,1 pkt. Wśród kobiet seniorek najlepszą lokatę zajmuje Maria Puchar (Warszawa) — 669,8 pkt, przed Bożeną Muszkiet (Łódź) — 665, 9 pkt. W klasyfikacji juniorów prowadzi Czesław Zawadzki (Lublin) — 659,1 pkt przed Wiesławem Lencznerem (Wrocław) — 645,9 pkt i Pawłem Bugajskim (Kielce) — 618,9 pkt.

Oficjalne wyniki mistrzostw podamy za tydzień.

(m)

Foto: St. Jaśko



GRODZICKI I SKRZYŃSKI ZWYCIĘŻYLI NA GOCŁAWIU

OSTATNIĄ konkurencją V Warszawskich Zawodów Samolotowych był konkurs akrobacji podstawowej, połączony z próbą dokładności lądowania. Konkurencję wygrał **Paweł Lipowczan — 306 pkt, przed Feliksem Borodzikiem — 293 pkt i Lidią Pazio — 288 pkt.**

Wyniki ostateczne zawodów przedstawiają się następująco: **1. Dariusz Grodzicki, pilot — Stanisław Skrzyński, nawigator — 3 114 pkt; 2. Feliks Borodzik — Piotr Kwiatkowski — 3 083 pkt; 3. Janusz Pasierski — Witold Błażewicz — 3 052 pkt.**

(kh)

Foto: St. Jaśko

O PUCHAR ZALEWU ZEGRZYŃSKIEGO

WARSZAWSCY spadochroniarze zorganizowali nową imprezę — Zawody Spadochronowe o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego, ufundowany przez Stołeczny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki.

Pierwszą konkurencją zawodów, rozegraną 3 września br. na lotnisku Gocław, był skok z 1 500 m na celność lądowania z uwzględnieniem stylu spadania wolnego. Zwyciężył Jerzy Porębski — 538 pkt (uzyskana odległość od środka koła — 1,20 m). Drugie miejsce zajął Jerzy Lenartowicz — 517 pkt., trzecie Janusz Hędowski — 432 pkt.

Następnego dnia rozegrano drugą konkurencję, tym razem w Białobrzegach. Był nią skok z 600 m na wodę. Liczyła się celność lądowania, a właściwie czas od momentu wodowania do chwili dotknięcia zakotwiczonej na wodzie łodzi gumowej. Nie bez znaczenia okazały się tu umiejętności pływania. Zwyciężył Jerzy Lenartowicz — 12,1 sek i 187,9 pkt, przed Jerzym Łoboddą — 23,5 sek i 176,5 pkt. oraz Jerzym Porębskim — 51,5 sek i 148,5 pkt.

Tak więc zwycięstwo w I Zawodach Spadochronowych o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego odniósł **Jerzy Lenartowicz — 704,5 pkt. Drugie miejsce zajął Jerzy Porębski 685,5 pkt, trzecie Jerzy Łobodda — 584,5 pkt.**

W zawodach, które mają przejść do dorocznej tradycji, tym razem startowali wyłącznie skoczkowie spadochronowi z Warszawy. Organizatorzy mają jednak nadzieję, że już w roku przyszłym na starcie zawodów staną również skoczkowie innych ośrodków.

(kh)

Na zdjęciach: Fragmenty zawodów

Foto: St. Jaśko

DO i OD REDAKTORA

CZYŻBY ZAPOMNIANO

Szanowny Panie Redaktorze!

W dniu 22 lipca br. na Placu Defilad w Warszawie oglądałem wspaniałą defiladę wojskową i sportową oraz manifestację młodzieży. Przysłuchiwałem się też uważnie słowom konferansjerów, którzy uzupełniali widowisko niezbędnymi (czasem zbędnymi) wyjaśnieniami i komentarzami. Z niecierpliwością czekałem na lotniczy akcent w defiladzie sportowej. Czekałem i poza wymienieniem nazwisk Edwarda Makuli, Stanisława Kasperka i Walerego (!!!) Wróblewskiego, jako czołowych sportowców-lotników w swoich regionach, nie doczekałem się... Zawód, rozczarowanie, zdziwienie...

Przecież była to defilada nie tylko z okazji 22 rocznicy Manifestu P.K.W.N. To był również jeden z głównych fragmentów uroczystości Tysiąclecia Państwa Polskiego. Udział lotnictwa w historii Polski, w tym oczywiście lotnictwa sportowego, obejmuje wprawdzie tylko około pół wieku ale niejednokrotnie, zarówno w okresie międzywojennym jak i powojennym, znakomite osiągnięcia lotników sportowych powodowały, że słowo Polska wymawiano z należytym szacunkiem i podziwem na pierwszym miejscu, choć nie wszystkim i nie zawsze chciało to przejść przez usta.

Wydaje mi się, że władze naszego lotnictwa sportowego zdają sobie doskonale sprawę z roli i miejsca sportu lotniczego w naszym kraju. Dowodem tego może być choćby artykuł sekretarza generalnego APRL płk. pil. mgra Arnolda Junitera, zamieszczony w „Skrzydlatej" z 24.VII. br.

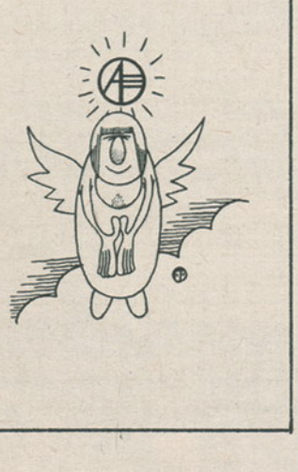
Pragnę więc złożyć za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" na ręce prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza otwarte pytanie:

— Dlaczego nasze lotnictwo sportowe nie było reprezentowane w uroczystej defiladzie lipcowej?

Krótki pokaz popołudniowy nad Wisłą nie może być rekompensatą. Spodziewam się, że odpowiedzi na to pytanie oczekuje również wielu innych sportowców, działaczy i sympatyków sportu lotniczego.

Z poważaniem

mgr inż. Bohdan Jancelewicz



WARKA

1944-1966

WARKA niewielkie miasteczko w powiecie grójeckim. Na łagodnych stokach tutejszych pól rozsiadły się autentyczne winnice. Nie na winobranie jednak w niedzielę 28 sierpnia br. ciągnęły tłumy ludzi na leżące u stóp miasta nadpilickie błonia. To właśnie miejsce wyznaczono bowiem na centralne uroczystości z okazji Święta Lotnictwa 1966 r. I bynajmniej nie przypadkowo. W 1944 r. nad tą okupowaną jeszcze przez hitlerowców ziemią ukazały się bowiem po raz pierwszy od tragicznego września 1939 r. samoloty z biało-czerwoną szachownicą. Zwiastowały rychłe wyzwolenie umęczonej ziemi. Dziś, po 22 latach, lotnicy znów wyznaczyli sobie spotkanie w Warce. W jakże jednak innych, bo pokojowych okolicznościach.

WIELKI WIEC LUDNOŚCI

Uroczystości rozpoczęły się wielkim wiecem ludności. Za długim stołem prezydialnym ustawionym na wielkiej estradzie pod słonecznym w tym dniu niebem zasiedli przedstawiciele władz wojskowych, politycznych, administracyjnych, lotnicy, zaproszeni goście. Wśród nich reprezentujący Inspektorat Lotnictwa gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, wiceminister Komunikacji Józef Olszewski, sekretarz WKW PZPR Stanisław Kania, prezes WK ZSL Mieczysław Marzec, wiceprzewodniczący Prezydium Warszawskiej WRN Stanisław Marcinkowski, zastępca dowódcy Wojsk OPK płk dypl. Tadeusz Dąbkowski, sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk pil. mgr Arnold Juniter, przedstawiciel 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" mjr dypl. pil. Ryszard Grundman oraz przedstawiciele władz miejscowych. Są też uczestnicy szlaku bojowego naszego ludowego lotnictwa, m.in. płk dypl. nawig. Aleksander Danielak i płk pil. Leon Krzeszowski, obaj z 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", płk pil. Stefan Łazar i ppłk rez. pil. Medard Konieczny, obaj z 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Honorowe miejsce zajmuje delegacja lotników radzieckich z Bohaterem Związku Radzieckiego gen. mjr. Wiktorem Bujanowem na czele.

Orkiestra gra hymn narodowy. Wielki więc rozpoczęty. W imieniu władz miejscowych wita przybyłych na uroczystość, przewodniczący PMRN w Warce Zdzisław Pilski. Z kolei głos zabiera przedstawiciel Inspektoratu Lotnictwa gen. bryg. Władysław Jagiełło. W swym przemówieniu przypomniał historię powstania i zwycięskich walk ludowego lotnictwa polskiego. Podkreśla wielką pomoc, jakiej udzielił nam Związek Radziecki przy formowaniu naszego ludowego lotnictwa. Omawiając historyczne związki Warki z pierwszymi bojami polskich pilotów mówca akcentuje doniosłą rolę przyczółka warecko-magnuszewskiego w rozwijaniu operacji ofensywnych, których celem było ostateczne wyzwolenie Polski spod hitlerowskiej okupacji.

Gen. W. Jagiełło przypomniał ponad półwiekowe tradycje lotnictwa naszego kraju, w tym liczne sukcesy pilotów i konstruktorów.

Oddzielną kartę historii lotnictwa polskiego stanowią dni bohaterstwa i poświęcenia pilotów broniących naszego nieba w tragicznym wrześniu 1939 r., przed hitlerowską nawałą i lata zmagań polskich lotników na wszystkich frontach drugiej wojny światowej. Miarą tych zmagań i wkładu polskich skrzydeł w dzieło rozgromienia faszyzmu jest 111 000 lotów bojowych, 15 420 ton zrzuconych bomb i min, 967 zestrzelonych samolotów wroga, 202 prawdopodobnie i 284 uszkodzone, 190 rozbitych pocisków latających V-1, zniszczenie tysięcy celów naziemnych, wsparcie licznych ataków i szturmów wojsk lądowych. Ten wkład lotnictwa polskiego w zwycięstwo okupiony został ofiarą dwóch i pół tysiąca pilotów poległych w walce z hitleryzmem.

Dziś Polska Ludowa ma silną, nowoczesną armię i takież lotnictwo, odpowiednie zaplecze techniczne i gospodarcze, dobrze przygotowane młode pokolenie. Lotnictwo polskie, zwielokrotnione siłą państw Układu Warszawskiego, stoi pewnie na straży polskiego nieba, pokoju i osiągnięć państw socjalistycznych.

Na zakończenie swego przemówienia gen. bryg. nawig. Wł. Jagiełło przekazał zgromadzonym i całemu społeczeństwu serdeczne pozdrowienia od wszystkich lotników polskich.

Przekazaniem pozdrowień, tym razem od społeczeństwa, dla lotników rozpoczął z kolei swe przemówienie sekretarz WKW Stanisław Kania.

Mówiąc o więzi i sympatii jakie łączą społeczeństwo i lotników, podkreślił szczególnie pomoc, jaką okazują lotnicy społeczeństwu województwa warszawskiego w okresie klęsk żywiołowych. Mówca przypomniał bojowe czyny Polaków w czasie wojny, w tym naszych lotników oraz sukcesy w pracy pokojowej, które zawdzięczamy w znacznej mierze pomocy Związku Radzieckiego. Swe wystąpienie zakończył omówieniem sytuacji międzynarodowej.

Serdeczne pozdrowienia od lotników radzieckich dla lotników polskich przekazał gen. mjr W. Bujanow.

Mjr dypl. pil. Ryszard Grundman z pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" w imieniu najstarszej jednostki ludowego lotnictwa polskiego, która swój szlak bojowy rozpoczęła w rejonie Warki, przekazał pozdrowienia zgromadzonej ludności.

Odegranie „Międzynarodówki" zakończyło tę część uroczystości nad Pilicą.

CIĄG DALSZY NA STR. 4–5

WARKA 1944—1966

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

POKAZY LOTNICZE

Wysoko na pogodnym niebie ukazał się samolot AN-2 pilotowany przez St. Szustakiewicza. Po chwili zaczęły się z niego wysypywać maleńkie figurki spadochroniarzy. Wielotysięczny tłum, po wysłuchaniu z uwagą przemówień w części oficjalnej, teraz zadzierał gremialnie głowy do góry. Skoki grupowe z flagami i ze świecami dymnymi, w tym na duże opóźnienia, demonstrowali skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Warszawskiego: S. Rynek, M. Szugzda, J. Lenartowicz, J. Hędowski, J. Porębski, St. Łudzień, R. Antopolski i J. Łobodda. Nim zdążyli wylądować, wśród tłumu nad głowami pojawił się „Beskid-I" z wielokrotnym mistrzem Polski w akrobacji samolotowej Stanisławem Kasperkiem z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku.

Piękny pokaz kunsztu lotniczego dał też najlepszy w kraju zespół akrobacyjny Aeroklubu Warszawskiego latający na 3 samolotach „Jak-18" w składzie: Zdzisław Dudzik, jako prowadzący oraz Waldemar Kwiatkowski i Andrzej Adamkiewicz. Ci sami piloci zademonstrowali ponadto zawsze atrakcyjne strącanie baloników.

Jerzy Wojnar pokazał opylanie przy pomocy samolotu rolniczego PZL-161 „Gawron".

Część wojskową pokazów rozpoczął „człowiek-ptak", czyli sierż. Stanisław Chmiel, instruktor spadochronowy z OSL w Dęblinie. Zawieszony na linie za śmigłowcem, dzięki specjalnym płaszczyznom z materiału, umocowanym do ubioru kontrolował skutecznie położenie swego ciała zarówno w locie wieczonym, jak wolnym. Po jego wylądowaniu na spadochronie nad Warką pojawiła się szkolno-treningowa „Iskra".

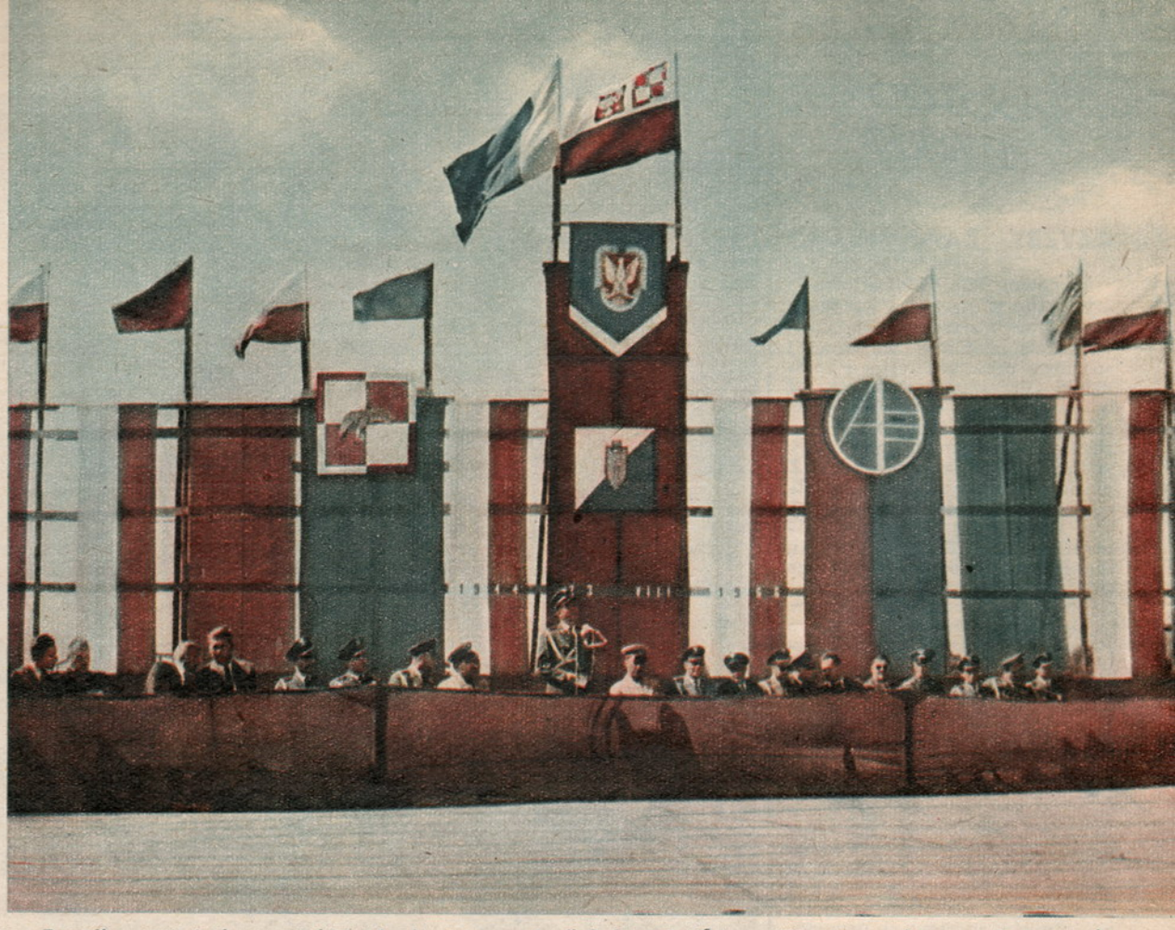
Kpt. pil. I klasy Tadeusz Kozłowski z dęblińskiej „Szkoły Orląt" pokazał, że „Iskra" służyć może nie tylko do szkolenia młodych pilotów, ale również do błyskotliwego odkręcenia precyzyjnych beczek, pętli, wywrotów i innych figur akrobacji.

Na zakończenie pokazów lotniczych swe kilkuminutowe programy pilotażowe wykonali: mjr pil. Jerzy Rogowski na samolocie poddźwiękowym „Lim-2" i mjr pil. Marian Gniady na, z łatwością przekraczającym prędkości dźwięku, „Migu-21". Szczególne wrażenie zrobił kilkakrotny przelot na małej wysokości „Mig-21", zakończony efektownymi beczkami na wznoszeniu.

„Mocnym uderzeniem" zakończyły się więc pokazy lotnicze w Warce. Choć niewątpliwie znacznie skromniejsze niż niedawna Defilada Tysiąclecia w Warszawie, były jednak doskonałą ilustracją szerokiej działalności naszego lotnictwa i demonstracją najwyższych umiejętności pilotów i skoczków.

Występy Zespołu Estradowego Wojsk Lotniczych „Estrada" zakończyły centralne uroczystości z okazji Święta Lotnictwa". Ta wizyta lotników w Warce na długo pozostanie w pamięci miejscowego społeczeństwa.

(kh)

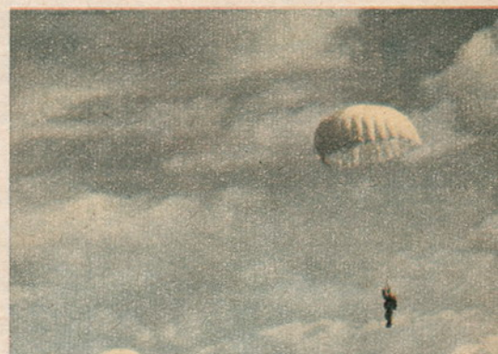


Prezydium centralnej uroczystości lotniczej w Warce z okazji Święta Lotnictwa 1966. Przemawia gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło

Poniżej: Efektowny lot, tuż nad głowami zebranych, samolotu odrzutowego „Lim-2", pilotowanego przez mjra pil. Jerzego Rogowskiego

Płk dypl. nawig. A. Danielak (pierwszy z lewej) walczył w 2 pułku „Kraków", płk pil. W. Łokuciewski (w środku) w „Dywizjonie 303"

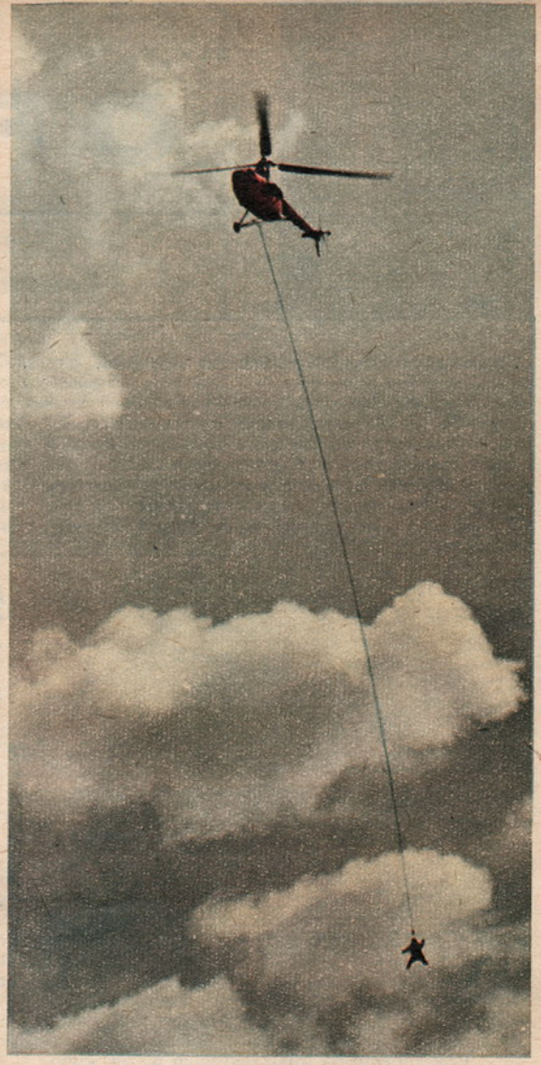
Gen. mjr W. Bujanow z zainteresowaniem ogląda wręczony mu przed chwilą pamiątkowy proporczyk od polskich lotników. Obok z lewej na pierwszym planie widzimy — gen. bryg. nawig. Wł. Jagiełło, płka pil. mgra A. Junitera i ppłka rez. pil. M. Koniecznego



Wiele efektownych skoków zademonstrowali zebranym spadochroniarze Aeroklubu Warszawskiego. Na zdjęciu — jedno z kolejnych lądowań, tuż obok publiczności

Poniżej: Jedno z wielu tego rodzaju spotkań w Warce. Od prawej: mjr dypl. pil. R. Grundman, ppłk rez. pil. M. Konieczny, płk pil. mgr A. Juniter, syn i jego ojciec płk pil. S. Łazar, płk dypl. nawig. A. Danielak, płk Roman Burdyk, płk Jerzy Janiszewski

Najwyższe umiejętności pilotażowe, godne wielokrotnego mistrza Polski, zademonstrował na akrobacyjnym „Beskidzie I" St. Kasperek. Na zdjęciu moment położenia plecowego efektownej, akcentowanej beczki wykonanej na niewielkiej wysokości.



„Człowiek-ptak" czyli sierż. St. Chmiel z dęblińskiej „Szkoły Orląt". Ciągniony na linie przez śmigłowiec, dzięki specjalnie zamocowanym płaszczyznom z materiału szybował swobodnie w przestrzeni

Poniżej: Wysoki kunszt lotniczy zademonstrował również na polskim odrzutowym samolocie szkolno-treningowym TS-11 „Iskra" instruktor OSL w Dęblinie, kpt. pil. I klasy T. Kozłowski. Na zdjęciu — „Iskra" w czasie pokazów nad Warką

Zdjęcia: St. Iwan (4), B. Koszewski (5) i H. Kucharski (3)

Powyżej: Wiele tysięcy chłopów przybyłych na uroczystości w Warce z pełnym zainteresowaniem oglądało pokaz przydatności samolotu do prac w rolnictwie. Za sterami samolotu-rolnika PZL-101 „Gawron" Jerzy Wojnar. Poniżej: Finał tegorocznego Święta Lotnictwa zakończyły występy Zespołu Estradowego Wojsk Lotniczych „Estrada", oklaskiwane gorąco przez przybyłych gości i wszystkich zebranych

22 LATA TEMU

Lato 1944. Piąty rok wojny. Hitlerowcy, choć w ciągłym odwrocie, bronią się zażarcie. Na przełomie lipca i sierpnia Armia Radziecka, po osiągnięciu na szerokim froncie Wisły, zdobywa na jej lewym brzegu trzy przyczółki w rejonie Sandomierza, Kazimierza i Warki. Niemcy za wszelką cenę dążą do odzyskania utraconych pozycji. Zaciekle atakują, zwłaszcza na przyczółku warecko-magnuszewskim. W celu wsparcia żołnierzy radzieckich tu właśnie skierowana zostaje 1 armia Wojska Polskiego. Razem z nią do walki mają wejść, po raz pierwszy, trzy pułki lotnictwa polskiego: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i 3 pułk lotnictwa szturmowego. Sformowane rok przedtem w Grigoriewskoje miały tu nad Wisłą przejść swój pierwszy chrzest bojowy. Liczyły ok. 600 ludzi, w tym ponad 100 pilotów rwących się do walki, mających do dyspozycji tyleż samolotów.

23 sierpnia 1944 r. spełnił wreszcie marzenia polskich lotników. O godz. 8.30 z lotniska polowego w Zadybiu Starym, k. Żelechowa, gdzie stacjonowały pułki myśliwski i szturmowy, wystartowało 8 samolotów z biało-czerwonymi szachownicami. Były to 2 „Iły-2" i 6 „Jaków-1". Ich zadaniem było rozpoznanie sytuacji na przyczółku warecko-magnuszewskim. Po kilkunastu zaledwie minutach przeleciały front i znalazły się nad Warką. Na przedpolach miasta wykryły zamaskowane stanowiska nieprzyjacielskiej artylerii. Z kolei na południe od Warki kolumnę ok. 30 samochodów hitlerowskich jadących w kierunku Radomia. Zadanie wykonano. Samoloty bez strat wracają na lotnisko. Meldunek o rozpoznaniu szybko wędruje do sztabu armii polskiej i radzieckiej.

Spokojnie więc odbył się i zakończył pierwszy lot bojowy. Przeżyła go jednak szczególnie cała jednostka — ci, którzy siedzieli za sterami i ci, którzy pozostali na ziemi czekając na nich. Lot ten był bowiem dla nich wszystkich nie tylko chrztem bojowym, ale również początkiem bezpośredniej walki ze znienawidzonym, hitlerowskim najeźdźcą. Rozpoczął się chlubny szlak bojowy ludowego lotnictwa polskiego. Dalszą jego zwycięską drogę i chwałę miały oznaczyć boje o Warszawę, Bydgoszcz, Wał Pomorski, Kołobrzeg, loty wzdłuż Bałtyku, walki nad Odrą, Berlinem i Łabą.

Właśnie dla uczczenia bohaterstwa i przelanej krwi polskich lotników dzień 23 sierpnia, dzień ich pierwszego lotu bojowego, obchodzony jest od roku 1950 jako święto polskich skrzydeł.

SZYBOWCEM PO KRAJU RAD — 5 —

OPINIE

JERZY POMIANOWSKI
Korespondencja własna z ZSRR

Mistrz świata Jan Wróblewski przygotowuje się do startu przed trzecią konkurencją zawodów.

Przed tygodniem, jako pierwszym oddaliśmy głos mistrzom Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Orle. Ale nie tylko Królikowskiemu i Kępce należą się brawa za triumfy na radzieckim niebie. Prawdziwą furorę dla biało-czerwonych skrzydeł i państwowych znaków rejestracyjnych SP robiła również w ZSRR pozostała para naszych reprezentantów — wielokrotna rekordzistka świata Pelagia Majewska i aktualny mistrz świata Jan Wróblewski. Oboje pokazali się nie tylko jako pierwszorzędni piloci, ale też niezawodni koledzy. Budzili — także u członków innych ekip — uznanie i sympatię zarówno jako sportowcy jak i ludzie. Dziś więc pragnę przekazać ich opinie o zawodach w Orle, wyrażone sprawozdawcy bezpośrednio po ostatniej konkurencji. Przy okazji warto też posłuchać, jak ocenia orłowskie spotkanie szybowników i naszych pilotów kierownik ekipy Tadeusz Rejniak.

PELAGIA MAJEWSKA

— Moi szybcy koledzy z reprezentacji stale mnie w Orle prześcigali. Pewno i teraz wyprzedzili mnie już w wyrażaniu uznania dla niespotykanej gościnności gospodarzy, ich serdeczności i troskliwości.

Z ostatecznego rezultatu zawodów w Orle jestem zadowolona, zaczęło się bowiem tak źle...

Żartują sobie, że szybownictwo jest w Związku Radzieckim sportem damskim. Dużo w tym prawdy. Rok rocznie na mistrzostwach wszechzwiązkowych startuje ponad dwadzieścia pilotek i to wszystkie latają na wysokowyczynowym A-15. A u nas w kraju, przodującym w lataniu bezsilnikowym, z trudem udało się zebrać na zawody kobiet 13 zawodniczek. Przy czym szybowcem była „Mucha Standard", a impreza miała lokalny niemal charakter i została przeprowadzona głównie dzięki entuzjazmowi jeleniogórskich i lubińskich działaczy.

Przy tej liczbie zawodniczek jest w ZSRR z czego wybierać i wystarczy popatrzeć na tablicę rekordów, by się przekonać o wysokich umiejętnościach radzieckich szybowniczek. W tej sytuacji sekcja szybowcowa DOSAAF słusznie robi propagując konkurencję kobiet i forsując szybowcowe mistrzostwa świata pań. Myślę, że powinniśmy w tym zakresie brać przykład i więcej serca poświęcać dziewczętom latającym już na szybowcach, czy kandydatkom.

Zawodniczki radzieckie tworzyły na zawodach zgraną koalicję i trudna była z nimi walka. Tym bardziej, że A-15 przewyższa „Fokę". A jak pilotki ZSRR latają — przekonały się wszystkie pozostałe szybowniczki, bądź co bądź mistrzynie krajów, które jakoś tam liczą się w tym sporcie. Warto zwrócić uwagę na bardzo dobre rezultaty radzieckich pilotek startujących poza konkursem.

Moim zdaniem, które podzielały koleżanki z ekipy radzieckiej, generalny wniosek po zawodach w Orle jest jeden: więcej takich spotkań. Niekoniecznie zawodów, celowe bowiem też jest przeprowadzanie wspólnych obozów treningowych.

Świetnie w Orle spisywała się techniczna część ekipy, która choć w niewielkim składzie osobowym — idealnie obsługiwała własny zespół, a nawet pomagała innym.

JAN WRÓBLEWSKI

— Przede wszystkim chciałem podziękować gospodarzom za indywidualne zaproszenie. To wielki dla mnie zaszczyt i satysfakcja. W ciągu całego pobytu w Związku Radzieckim, w drodze i na zawodach serdeczność, uczynność gospodarzy okazywana nam na każdym kroku była wzruszająca.

Kilka uwag na temat zawodów. Zbyt późno opublikowana została lista zawodników, spóźniały się też informacje, choćby nieoficjalne — o wynikach konkurencji. To oczywiście drobiazg.

Wyróżnić trzeba właściwy dobór konkurencji do warunków atmosferycznych. W dużej mierze można to zawdzięczać synoptykowi, który zyskał powszechne uznanie i sympatię. Start do konkurencji na ogół bardzo sprawny. Niezrozumiałe tylko było opóźnienie startu o jakieś 15 minut w piątej konkurencji (docel po trasie łamanej do Małoarchangielska), co mogło zaważyć na wynikach w tej próbie.

Moim zdaniem regulamin zawodów międzynarodowych powinien być zbliżony do obowiązującego na mistrzostwach świata. Choćby dla lepszego treningu i wyrobienia u pilotów właściwych przyzwyczajeń. Do słabszych sformułowań regulaminu orłowskiego należy zaliczyć ograniczenie do trzech startów lotnych i zaliczanie go już po starcie ziemnym, czy wycofaniu się z kolejki.

Wiele miłych słów należy się części technicznej ekipy. Mój „Zefir" miał różne uszkodzenia (m. in. płoza ogonowa) w drodze, przyjechaliśmy nad ranem, a jeszcze tego samego dnia mogłem wykonać dłuższy lot treningowy. Bardzo przyjemnie układała się współpraca z Mirkiem Królikowskim, z którym zgraliśmy się już na mistrzostwach Polski.

Słabo natomiast zdały egzamin radiostacje RS-2. Po prostu były bardzo niepewne w działaniu, często zawodziły. Szkoda też, że nie zawsze i nie wszędzie przestrzegana była zasada nie udzielania informacji przez radio z ziemi. Wprowadzenie takiego przepisu do regulaminu zobowiązuje do absolutnej kontroli, która praktycznie nie jest możliwa. Sprawa ta była przedmiotem niepotrzebnej dyskusji.

Jeżeli chodzi o ocenę sprzętu, to „Zefir" był prawie równorzędnym partnerem dla A-15, który stawiam najwyżej.

Na naszym krajowym podwórku warto poczynić staranie, by reprezentanci byli wyposażeni „z urzędu" w przyzwoite krążki dolotowe. Warto też spopularyzować „niechwiejomierze" (patent inż. F. Niejchwiejczyka) — automatyczne wskaźniki prędkości przeskokowej.

TADEUSZ REJNIAK
Kierownik ekipy

— Jeszcze w Brześciu, przed opuszczeniem ziemi radzieckiej, z satysfakcją spełniłem żywiołowe pragnienie naszej ekipy. Było nim wysłanie do kierownictwa DOSAAF listu z najserdeczniejszymi słowami podziękowania za zaproszenie na ciekawe zawody szybowcowe, a przede wszystkim za niezwykłą gościnność i troskliwość, której doświadczaliśmy dosłownie na każdym kroku. Ta właśnie niezwykle miła — mogę powiedzieć w oparciu o spostrzeżenia z wielu innych imprez, choćby mistrzostw świata — postawa gospodarzy przyczyniła się do naszego znakomitego samopoczucia i pozwoliła na uzyskanie takich osiągnięć sportowych. A muszę przyznać, że nie szczędziliśmy gospodarzy stwarzając im szereg dodatkowych kłopotów i problemów, że wspomnę o wypadku samochodowym, konieczności leczenia Mikołajczyka i Majewskiej czy transporcie od granicy dodatkowej „Nysy" i „Foki".

Wysoko też należy ocenić organizację sportową imprezy. Być może moje zdanie jest nieco subiektywne, spowodowane wynikami polskich pilotów, ale chyba zgodne z prawdą. Wprawdzie widoczne były w regulaminie drobne niedociągnięcia, wynikające z braku doświadczenia autorów, ale tym przyjemniej mi stwierdzić, że wszystkie poprawki i wnioski zgłoszone przez polską ekipę do komisji sędziowskiej i międzynarodowego jury zostały rozpatrzone pozytywnie!

I wreszcie chyba sprawa najważniejsza. W Orle uwidoczniła się już nie tylko potrzeba, ale nawet konieczność organizowania wspólnych radziecko — polskich obozów szybowcowych, które przyniosą obu stronom wiele różnorodnych korzyści. To właśnie jest, w moim przekonaniu, obok radości z sukcesów sportowych największy powód do zadowolenia z rezultatów Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Orle.

A o naszych pilotach można mówić w samych superlatywach. Wystarczy spojrzeć na wyniki, które przecież i tak nie oddają wszystkiego. Jak choćby wspaniałego sukcesu mistrza świata Jana Wróblewskiego, który jako jedyny ukończył trójkąt 500 km. Lub pełnej ambicji i samozaparcia postawy Pelagii Majewskiej, która walczyła ciężko poturbowana i prawdopodobnie — choć się sama do tego nie przyznawała — lekko z początku zszokowana beczką wykonaną w samochodzie. Dodać trzeba, że w warunkach ciężkiej sportowej walki, podniecenia i zdenerwowania, nasi piloci nie stwarzali kierownictwu ekipy najmniejszych problemów. Współpraca układała się jak najsympatyczniej. Krótko mówiąc — z takimi zawodnikami można jechać i na koniec świata.

Nielatająca część polskiej ekipy. Od lewej: Mieczysław Wilczak, Tadeusz Rejniak, Janusz Becker i Leopold Kubaczka (nieobecny, bo w szpitalu, Kazimierz Mikołajczyk). Zdjęcia autora

Pomnik Bitwy Narodów w Lipsku z lotu ptaka

Notatnik lipski 1)

ÓSME MISTRZOSTWA

JERZY R. KONIECZNY
Korespondencja własna z NRD

Jeden ze skoczków Niemieckiej Republiki Demokratycznej

LIPSK, słynny z wiosennych i jesiennych Targów Międzynarodowych, stał się na przełomie lipca i sierpnia niejako stolicą spadochroniarstwa światowego. Miasto przygotowało się starannie i niezwykle atrakcyjnie na przyjęcie skoczków z całego świata. Aeroklub NRD i władze miasta uczyniły wszystko co tylko było możliwe, aby jak najbardziej uświetnić tę wielką imprezę.

Obok prac organizacyjnych, a m. in. zbudowania na lotnisku Mockau specjalnego stadionu spadochronowego, ludność Lipska szczerze przejęła się mistrzostwami. Świadczyły o tym piękne dekoracje, m.in. transparenty i plansze na ulicach, placach i w oknach wystawowych sklepów różnych branż. Na cały czas trwania imprezy wystawiono w witrynach największego lipskiego domu towarowego „Centrum" nagrody i medale przeznaczone dla mistrzów.

Rozgrywaniu konkurencji towarzyszyło żywe zainteresowanie publiczności, nie tylko z samego Lipska i okolicy, która ściągała tłumnie pociągami, samochodami i autokarami (zwłaszcza na otwarcie — ponad 200 tysięcy — i zakończenie mistrzostw) z Karl-Marks-Stadt Halle, Drezna, Magdeburga, a nawet z samego Berlina. Imprezie towarzyszyło również żywe zainteresowanie prasy, radia i telewizji NRD, które — zwłaszcza ta ostatnia — nadawały specjalne wywiady ze zwycięzcami i uczestnikami mistrzostw bezpośrednio z nowego hotelu „Deutschland". Hotel ten organizatorzy oddali do dyspozycji uczestników mistrzostw zapewniając im luksusowe warunki zakwaterowania i wyżywienia. Sprawny transport autokarami zapewniał stałą komunikację z lotniskiem. I pod tym względem organizatorzy zdali egzamin na piątkę z plusem, a przykład Lipska godny jest naśladowania. Uczestnicy poprzednich mistrzostw z Leutkirch (NRF) zgodnie podkreślali, że tegoroczne mistrzostwa w Lipsku były bez porównania lepiej i staranniej zorganizowane.

Ekipa polska przybyła do Lipska własnym transportem (dwie „Nysy" + wózki na spadochrony), czym od razu zwróciła na siebie uwagę uczestników mistrzostw (nie mogę się powstrzymać od wyrażenia w tym miejscu uznania dla komendanta CWL — Zygmunta Richtera i dyrektora LZN w Krośnie — Władysława Janicy; bo to ich zasługa, że zadbali o tak staranne wyposażenie ekipy).

GOŚCIE I OFICJELE

Wiele uwagi mistrzostwom lipskim poświęciły najwyższe władze partyjne i państwowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Na czele Komitetu Honorowego VIII Spadochronowych Mistrzostw Świata stanął minister komunikacji NRD — dr inż. Kramer. W uroczystym otwarciu i zakończeniu mistrzostw na stadionie spadochronowym w Mockau wzięli m.in. udział: członek Biura Politycznego KC SED i I zastępca przewodniczącego Izby Ludowej NRD — Matern oraz minister NRD i szef Sił Lotniczych i Obrony Powietrznej — gen. płk. Keissler.

W pierwszych dniach mistrzostw przebywały w Lipsku także oficjalne osobistości Międzynarodowej Federacji Lotniczej: I wiceprezydent FAI, znakomity radziecki lotnik — Włodzimierz Kokkinaki, który dokonał oficjalnego otwarcia VIII SpadMS oraz dyrektor generalny FAI — Hennecart. Stale przebywał na mistrzostwach przewodniczący Komisji Spadochronowej FAI — Henri Balezi, a pod koniec przybył także wiceprezydent FAI, członek Rady Administracyjnej, Austriak dr Gaissbacher, który wspólnie z prezesem Aeroklubu NRD Heinz'em Schubertem uczestniczył w uroczystej ceremonii wręczania medali i nagród mistrzostw świata.

KIEROWNICTWO MISTRZOSTW

Kierownictwo mistrzostw spoczywało w rękach Horsta Brändel'a, stroną lotniczą kierował Klaus Prodolsky, biurem organizacyjnym — Hans Hartwig, a centrum prasowym — Günther Schmitt.

JURY I SĘDZIOWIE

Na czele międzynarodowego jury mistrzostw stanął przewodniczący Komisji Spadochronowej FAI — Francuz Henri Balezi, a w jego skład weszli kierownicy ośmiu ekip: Kuceravy (CSRS), gen. Lisow (ZSRR), Dymitrow (Bułgaria), Henry (Kanada), Aradi (Węgry), Świątek (Polska), Fruzina (Rumunia) i Brändel (NRD).

Głównym sędzią mistrzostw miał być, zgodnie z decyzją Komisji Spadochronowej FAI — Belg Dilleeu. Jednakże ze względów zawodowych (brak zwolnienia z pracy) nie mógł on przyjechać do Lipska. Wobec tego organizatorzy poprosili Czechosłowaka Otibora Cejpę, który na lipskich mistrzostwach przewodniczył zarazem międzynarodowemu Kolegium Sędziowskiemu. W skład jego wchodzili: Henze (NRD), Jelinek (CSRS), Litwiński (Polska), Neu (Węgry), Balezi (Francja), Jomik (ZSRR), Lubovac (Jugosławia), Lochs (Belgia), Schlusche (Austria) i Priachina (ZSRR). Sędziowie otrzymali od organizatorów czerwone bluzy — wiatrówki, czym wyróżniali się w Lipsku.

Ekipa polska przyjechała do Lipska własnym transportem. „Nysy" z doczepnymi wózkami na spadochrony (chwała dla LZN Krosno) zwracały ogólną uwagę
Foto autora

Lipski hotel „Deutschland", położony w centrum miasta, był główną siedzibą uczestników mistrzostw i zapewniał im komfortowe warunki zakwaterowania. Szybki dojazd na lotnisko odbywał się przy pomocy specjalnych autokarów.

ZAWODNICY

Niestety, tegoroczne mistrzostwa nie miały pełnej obsady zawodników krajów, które się liczą w spadochroniarstwie światowym. Wbrew uchwałom FAI, jak już pisałem, do Lipska nie wysłały swych ekip m.in. aerokluby narodowe Francji, USA, W. Brytanii i NRF, co — rzecz jasna — nie mogło dać mimo wszystko pełnego przeglądu poziomu spadochroniarstwa światowego.

Pełne ekipy (drużyny: męską i kobiecą) wysłały na mistrzostwa jedynie: Czechosłowacja, Bułgaria, Polska, Związek Radziecki, Węgry (tylko 4 kobiety), no i gospodarze — NRD. Drużyny męskie wystawiły: Jugosławia (5 skoczków), Kanada (4 skoczków), Szwajcaria (5 skoczków), Austria (5 skoczków), Australia (5 skoczków), Południowa Afryka (5 skoczków) i Finlandia. Inne kraje reprezentowane były na mistrzostwach przez pojedyńczych spadochroniarzy — mężczyzn i kobiet. W klasyfikacji mężczyzn Belgia, Brazylia i Nowa Zelandia miały po jednym reprezentancie, Irlandia — dwóch, a Rumunia — trzech, w klasyfikacji kobiet indywidualnie startowały dwie Szwajcarki i jedna spadochroniarka Kanady.

W sumie, na starcie VIII Spadochronowych Mistrzostw Świata w Lipsku stanęło 72 zawodników i 36 zawodniczek w klasyfikacji indywidualnej, reprezentujących 19 krajów. W konkursie drużynowym wzięło udział 13 zespołów męskich i 7 kobiecych.

Mistrzostwa w Lipsku miały więc mniej uczestników niż poprzednie w Leutkirch (131 mężczyzn i 39 kobiet z 31 krajów), co wcale nie znaczy, że walka o tytuły mistrzowskie miała być mniej interesująca.

Ciekawie przedstawiał się skład uczestników mistrzostw pod względem tzw. stażu spadochronowego. Do weteranów należał niewątpliwie Czechosłowak Jehlicka, który jako jedyny na zawodach miał na swym koncie ponad 4 000 skoków. Ponad 2 000 skoków miało 3 zawodników: Sieliwierstowa (ZSRR) oraz Czechosłowacy Kumbar i Kalous. Jedenastu zaliczyło już ponad 1 500 skoków, a siedemnastu — ponad 1 000 skoków; tyleż samo zawodników miało na koncie ponad 700 skoków; dziesięciu ponad 500, siedmiu — ponad 400, a ośmiu ponad 300 skoków. Pozostała reszta skoczków legitymowała się ilością poniżej 300; byli i tacy, którzy mieli zaledwie sto kilka skoków.

Wiek. Najstarszym uczestnikiem mistrzostw była spadochroniarka radziecka — Sieliwierstowa (40 lat), a z mężczyzn — Jehlicka (39 lat); najmłodszymi — Węgierka Vera Csomos (18 lat) no i nasza Bożena Muszkiet, także 18 lat. Najmłodszą drużynę męską stanowili w Lipsku Finowie (średnia wieku — 23,5) i skoczkowie Południowej Afryki (średnia 24,5 lat), najstarszą pod względem wieku był męski zespół Czechosłowacji (średnia 31 lat) i drużyna NRD (29 lat). Średnia polskiego zespołu męskiego wynosiła 28 lat, a kobiecego — 24,5 lat. Z drużyn żeńskich najmłodsze były zespoły Węgier i NRD — średnia po 21 lat. Najstarszą drużynę kobiecą miała ekipa Związku Radzieckiego — średnia 29,5 lat.

Dane powyższe nasuwają niewątpliwie ciekawe spostrzeżenia, ale o nich później.

AEROKLUBY

ŻAR

W dniu 14 sierpnia 1966 r. około godziny 21-szej w Międzybrodziu Żywieckim, powiat Żywiec powstał pożar, który w krótkim czasie objął dwa budynki i zagroził spaleniem 7 gospodarstw. Akcja ratownicza jednostek straży pożarnych była niemożliwa z uwagi na lokalizację miejsca pożaru. Budynki dotknięte pożarem znajdowały się bowiem na wysokiej i niedostępnej górze, gdzie brak jakichkolwiek dróg dojazdowych i wody do celów gaśniczych. Aby pieszo dojść do palących się gospodarstw, potrzeba było intensywnie iść ponad 1 godzinę. W tej beznadziejnej wprost sytuacji z pomocą przybyli piloci sierpniowego turnusu wyczynowego Szkoły Szybowcowej „Żar" pod dowództwem instruktora Jana Martyniaka. Broniąc najbardziej zagrożonych budynków uchronili pozostałe gospodarstwa przed ogniem. Piloci ośrodka spieszący z pomocą zaskarbili sobie uznanie miejscowego społeczeństwa oraz dali przykład obywatelskiej, ludzkiej postawy w niesieniu bezinteresownej pomocy w nieszczęściu. W opisanej akcji szczególnie wyróżnili się: Paweł Spotowski, inż. Zofia Spotowska, Halina Bułka i Bogusław Kuboszek.

Podając powyższe do wiadomości Powiatowa Komenda Straży Pożarnych w Żywcu w imieniu miejscowego społeczeństwa pragnie tą drogą serdecznie podziękować dzielnym pilotom za lokalizację groźnego żywiołu.

Jan Blicharz

KIELCE

NA lotnisku w Masłowie rojno i gwarno. Od rana do wieczora uwija się młódź zebrana tu z Kielc i okolic. Kiedy są warunki na starcie stają „Bociany", „Muchy" i „Foki", na które spoglądamy tęsknie i z zazdrością my — z grupy podstawowej, stawiającej w szybownictwie pierwsze, malutkie kroczki. W tamtą stronę biegnie też często wzrok naszego instruktora, Romana Gajosa, który pociesza nas, że jeśli

sentyment do latania nie zniknie, a dobrych chęci stanie, osiągniemy co najmniej takie wyniki jak nasi starsi koledzy.

Tymczasem uporanie się z drążkiem, sterem i wiatrem stanowi duży problem. Chciałoby się jak najlepiej, ale brak trochę pewności siebie, toteż R. Gajos prawie wszystkim powtarza: więcej inicjatywy.

Tajniki sztuki szybowania poznajemy od 1 sierpnia. Grupa podstawowa liczy 15 osób, w tym najwięcej, bo aż 6, ze Starachowic. Ogromna większość to uczniowie różnego rodzaju szkół średnich. Ciekawostka! Aeroklub powoli feminizuje się. Podobno nigdy nie szkoliło się naraz tyle dziewcząt (5 w grupie podstawowej, 2 w treningowej).

Ciężko zarabiamy na każdy lot. Od ciągnięcia szybowców na start robią nam się odciski (zupełnie prawidłowo — twierdzą koledzy wyczynowcy). W konsekwencji zjadamy w stołówce nieprawdopodobne porcje, znakomicie zresztą przyrządzone.

Dla naszego instruktora żywimy dużo szacunku i przywiązania. Stanowi dla nas niedościgły wzór, a poza tym imponuje absolutnym opanowaniem (nie zauważyliśmy, żeby kiedykolwiek się uniósł). Jest ogledny w pochwałach. Gdy po locie powie po prostu: dobrze — można mieć pewność, że robi się postępy. Przesiąknęliśmy już na dobre panującą w aeroklubie atmosferą. Umiemy się cieszyć, gdy na niebie widać cumulusy. Znaczy to chyba, że zaraziliśmy się piękną chorobą, jaką jest szybownictwo, że staje się ono naszą życiową pasją. Pożera nas zazdrość, kiedy przy dobrym wznoszeniu ktoś z kolegów polata sobie dłużej, my zaś po cztero minutowym przebywaniu w przestworzach skazani jesteśmy na lądowanie. Oswoiliśmy się wprawdzie z przebywaniem w powietrzu (każdy ma na koncie przeszło godzinę), niemniej każdy start to przeżycie przynoszące niemal fizyczną rozkosz, a pobyt na lotnisku to wielka wspaniała przygoda.

Krystyna Zbiciak

LUBLIN

W dniach 9—14 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu rozegrano czwarte z kolei Klubowe Zawody Szybowcowe o

puchar przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie. Do zawodów zgłosiło się 15 zawodników, dziesięciu z Aeroklubu Lubelskiego i pięciu z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. W zawodach startowały dwie kobiety. Rozegrano cztery konkurencje:

I. Przelot prędkościowy po trasie trójkąta 106 km Radawiec — Lubartów — Piaski — Radawiec. Konkurencję ukończyło 6 zawodników. Zwyciężyli zdobywając po 500 punktów: Henryk Jaworski (Świdnik) i Zenon Sobiesiak (Lublin).

II. Konkurs akrobacji i próba lądowania w prostokącie. Najlepszym w tej konkurencji okazał się Henryk Ignasiak (Świdnik) — 195 pkt.

III i IV. Przeloty odległościowe po nakazanej trasie. W obu konkurencjach zwyciężył Henryk Jaworski (Świdnik).

Końcowe wyniki zawodów przedstawiają się następująco: **1. Henryk Jaworski (Świdnik) 1 391 pkt., 2. Zenon Sobiesiak — 1201 pkt, 3. Zbigniew Noszczyk — 1014 pkt, 4. Ryszard Joński — 656 pkt, 5. Henryk Berbeć — 631 pkt, 6. Józef Radoń — 528 pkt, 7. Ryszard Łukanowski — 512 pkt., 8. Wojciech Grabarz (wszyscy z Lublina) — 504 pkt, 9. Edward Sobczyk — 494 pkt, 10. Henryk Ignasiak (obaj ze Świdnika) — 471 pkt.**

Puchar przechodni przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, przyznawany najlepszemu pilotowi Aeroklubu Lubelskiego, tym razem zdobył Zenon Sobiesiak.

Czesława Gawryl

POLSKIE SZYBOWCE W CARACAS

SERCA polskie biją w wielu zakątkach świata. Ich właściciele marzą o tym, by kiedyś powrócić do własnej Ojczyzny, do bliskich ludzi i stron, do Polski. Rodzina założona na obczyźnie, praca, mała stabilizacja, obawy przed rozpoczynaniem życia od nowa powodują, że jedynym realnym marzeniem są na ogół odwiedziny kraju dzieciństwa, młodości lub przodków. Nie wszystkim i to się udaje. Wielu jednak przyjeżdża do Polski, by spędzić tu swój urlop, odwiedzić rodziny.

Jednym z nich jest inż. Tadeusz Brzeziński, człowiek, który oprócz Ojczyzny pokochał lotnictwo. Pochodzi z Krakowa. Jako młody, 15-letni chłopak wyszkolił się na szybowcach „Wrona". W dwa lata później, w przeddzień tragicznego Września 1939, stawiał swe pierwsze kroki na samolotach „RWD-8" na lotnisku Masłów, k/Kielc, gdzie przeżył też pierwsze bombardowanie. Wojna przerwała szkolenie i rzuciła go na Zachód. Długo nie mógł znaleźć sobie miejsca. Dopiero w roku 1950 osiadł na stałe w stolicy dalekiej Wenezueli — Caracas. Tu zaczął pracować, założył rodzinę. Ciągle jednak myślał o lotnictwie, na które wciąż nie było go stać. Bo latanie w krajach kapitalistycznych kosztuje, i to dużo. Z czasem jednak mógł pozwolić sobie na zapisanie się do miejscowego klubu szybowcowego, którego pełna nazwa brzmi Aeroclub de Pleanadores Caracas. Do tej jednak pory nie stać go na latanie w klubie samolotowym Aeroclub de Caracas, który skupia ludzi bogatych właścicieli samolotów prywatnych.

Zapał i inicjatywa inż. T. Brzezińskiego sprawiły, że już od dwóch lat dzierży on funkcję prezesa Aeroclub'u de Pleanadores Caracas. W klubie coraz częściej mówi się o polskim szybownictwie, o Polsce. Członkowie klubu latają na polskich szybowcach.

Inż. Tadeusza Brzezińskiego spotkaliśmy w Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jeżowie Sudeckim, gdzie spędzał tegoroczny urlop. Jest więc okazja do porozmawiania.

— Po raz pierwszy po 24 latach udało mi się odwiedzić Polskę w 1965 r., — mówi inż. T. Brzeziński. Przebywałem wtedy przez pewien czas w Centrum Szybowcowym w Lesznie, gdzie uczyłem się podstawowej akrobacji szybowcowej pod bezpośrednim okiem instr. Józefa Młocka. Podoba mi się w Polsce. Zaraz po zeszłorocznym wyjeździe, zresztą z „Muchą 100A" zakupioną przez mój aeroklub szybowcowy, postanowiłem, że wrócę tu ponownie. I jestem. Latam znów na szybowcach. W tej chwili próbuję właśnie uzyskać srebrną odznakę szybowcową.

Prosimy go o kilka słów na temat klubu szybowcowego, którym kieruje.

— Aeroclub de Pleanadores Caracas istnieje od 15 lat. Dotąd dominowali w nim Włosi i Hiszpanie.

Zbigniew Zadrożny, Polak z Wenezueli szkolił się na szybowcach w Polsce. Widzimy go właśnie przy skrzydle „Czapli" na lotnisku w Jeleniej Górze.

Teraz coraz więcej mówi się o Polakach. Klub liczy 18 członków, w tym dwóch Polaków — ja i Zygmunt Filek. Praktycznie jest nas już trzech, bowiem tu w Jeżowie przebywa razem ze mną Zbigniew Zadrożny, również z Caracas, który szkoli się na szybowcach. Klub szybowcowy w Caracas posiada trzy szybowce: „Bociana", wspomnianą „Muchę 100A" i „Ka-7". Obecnie wraz z moim powrotem do Wenezueli wzbogaci się o nowego „Bociana", do którego kupna zostałem upoważniony przez członków klubu — kontynuuje T. Brzeziński. Jak więc dotąd każdy przyjazd do Polski kończy się kupnem szybowca. Oby tak dalej.

Z dalszej rozmowy dowiedzieliśmy się, że lotnisko na którym latają członkowie klubu oddalone jest od Caracas o ok. 200 km i znajduje się w miejscowości Valencia. Klub jest w posiadaniu dwubębnowej wyciągarki „Toust" zainstalowanej na ciężarówce oraz dwóch samolotów: „Cessny 172" i „182". Na latanie brak jakichkolwiek dotacji państwowych. Każdy start kosztuje 5 boliwarów, każda minuta lotu jednego boliwara. Miesięczna składka członkowska wynosi 100 boliwarów. Ambicją prezesa klubu i jego planami na przyszłość jest zakupienie dla swego klubu jak największej ilości sprzętu polskiego. Zupełnie osobistym pragnieniem T. Brzezińskiego jest zwielokrotnienie swych 40 wylatanych dotąd godzin na szybowcach, zdobycie srebrnej, a potem złotej odznaki szybowcowej. Jednym słowem latanie i zdobywanie coraz większych umiejętności lotniczych.

— Jesteśmy bardzo ciekawi czy do Caracas dociera „Skrzydlata Polska"? — to nasze kolejne pytanie. — Jedynym prenumeratorem tego czasopisma jestem ja — odpowiada T. Brzeziński. — Dzięki poczcie lotniczej dociera ono do nas nawet z niewielkim opóźnieniem. Oczywiście staram się zainteresować „Skrzydlatą" pozostałych członków klubu i Polonię. Jej egzemplarz, będący ciągle do dyspozycji w moim biurze, które pełni również rolę siedziby biura klubu, czytany jest i przeglądany przez wiele osób.

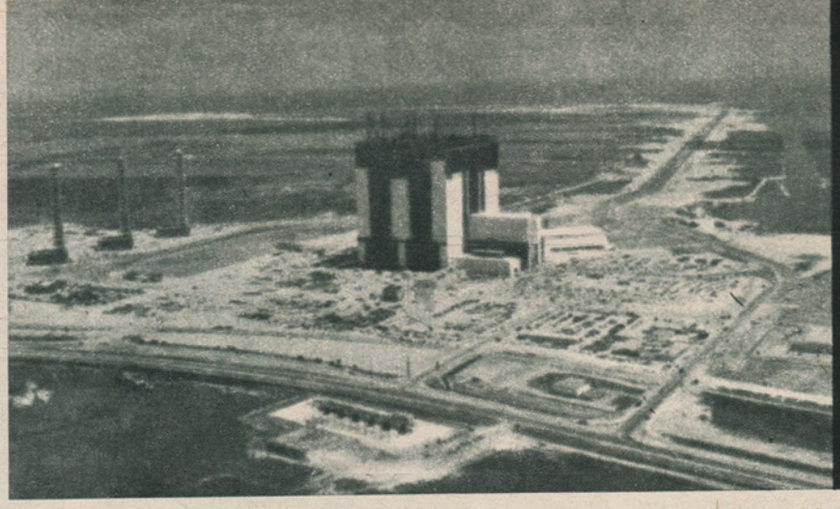
Dziękując za rozmowę żegnamy inż. Tadeusza Brzezińskiego, Polaka z Wenezueli, zachowującego wciąż obywatelstwo polskie, prezesa Aeroclub de Pleanadores Caracas, samorzutnego ambasadora polskiego lotnictwa w dalekim kraju Ameryki Południowej. Żegnamy się też z towarzyszącym mu 14-letnim synem, mówiącym świetnie, bez najmniejszych obcych naleciałości polskim językiem. Do ponownego zobaczenia w Polsce.

(kh)

Inż. Tadeusz Brzeziński, prezes klubu szybowcowego w Caracas, przygotowuje się do lotu na „Musze 100-A" na lotnisku w Jeżowie. Zdjęcia: Henryk Kucharski

ASTRONAUTYKA

STĄD NASTĄPI ODLOT NA KSIĘŻYC

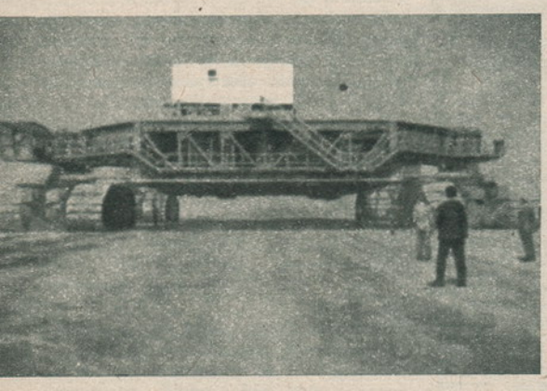


Hala montażowa oraz trzy platformy startowe i montażowe dla rakiet „Saturn-V" na kosmodromie Cape Kennedy

WYPRAWY na Księżyc amerykańskich selenonautów mają być realizowane przy pomocy wielkich rakiet nośnych typu „Saturn-V". Ponieważ rozmiary tych rakiet są znacznie większe od rakiet dotychczas stosowanych, więc żadne z obecnych stanowisk startowych nie nadaje się do wysyłania „Saturnów", ani też nie może być do tego celu przystosowane. Z tego powodu konieczne się stało zbudowanie specjalnego kompleksu startowego. Kompleks ten oznaczony numerem 39 budowany jest na największym amerykańskim kosmodromie znajdującym się na Przylądku Kennedy'ego na Florydzie (dawniej Przylądku Canaveral). Wiele prac nad wzniesieniem tego kompleksu jest już bardzo daleko zaawansowanych.

W kompleksie 39 wprowadzono szereg dotychczas nie stosowanych rozwiązań. Najważniejsze z nich: w przeciwieństwie do dotychczas stosowanego sposobu przygotowywania rakiet do lotu bezpośrednio na stanowisku startowym, w kompleksie 39 będą one montowane w odległej o wiele kilometrów od stanowiska startowego specjalnej hali montażowej, a następnie przewożone w stanie gotowym do lotu (w pozycji pionowej) do miejsca startu. Oczywiście, sposób ten będzie niezbyt wygodny ze względu na konieczność transportowania olbrzymich rakiet. Ale jednocześnie okazuje się korzystny, ponieważ w hali montażowej istnieją warunki znacznie dogodniejsze dla starannego i dokładnego montażu i przygotowania rakiety do lotu niż na stanowisku startowym (gdzie główną trudność stanowi osłonięcie rakiety od niekorzystnych oddziaływań atmosferycznych).

Hala montażowa rakiet „Saturn-V", której budowa jest już obecnie bardzo daleko zaawansowana będzie największym budynkiem na Ziemi. Składa się ona z dwóch części: „wysokiej" i „niskiej". Pierwsza z nich ma wysokość — 160 m, długość — 158 m i szerokość 135 m. Bezpośrednio do jej dłuższego boku dobudowana jest część niska o wysokości — 64 m, długości — 135 m i szerokości 84 m. W części niskiej znajduje się 8 stanowisk montażowych wraz z wielopiętrowymi pomostami roboczymi oraz dźwigami — służących do łączenia ze sobą w pozycji pionowej jednocześnie 8 drugich i trzecich członów rakiety „Saturn-V" (członów S2 i S4B). W części wysokiej znajdują się 4 stanowiska montażowe wraz z wielopiętrowymi pomostami roboczymi i dźwigami służące do montażu 4 kompletnych rakiet „Saturn-V". Przede wszystkim do ustawiania na pierwszym członie (S1C) zmontowanych w części niskiej dwóch pozostałych członów, które do części wysokiej przenoszone będą przez suwnicę o udźwigu 175 T.

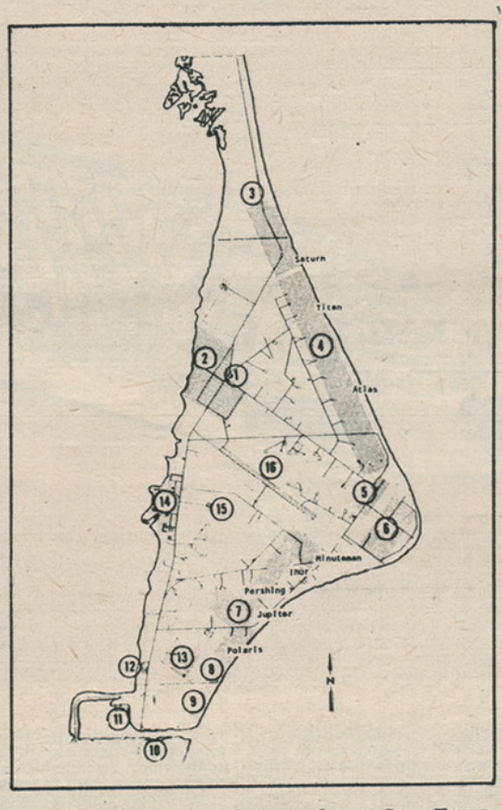


Transporter gąsienicowy dla rakiet „Saturn-V"

Następnie, na zmontowanej w pozycji pionowej rakiecie „Saturn-V" umocowany będzie ładunek (w czasie wypraw na Księżyc będą nim statki „Apollo-LEM"). Aby umożliwić montaż rakiet pod stropem części wysokiej hali znajdować się będą dwie suwnice o udźwigu 250 T każda i zasięgu pionowym — 141 m.

Hala o tak ogromnych rozmiarach nie tylko umożliwi jednocześnie montaż 4 rakiet „Saturn V", ale w przyszłości umożliwiać będzie jednocześnie montaż 4 jeszcze większych rakiet typu „Nova".

Obok hali montażowej zbudowany został budynek, z którego kierować się będzie wszystkimi przygotowaniami rakiet do lotu, a następnie ich startem. Do tego celu będą służyły umieszczone w tym budynku nadzwyczaj skomplikowane urządzenia elektroniczne, złożone m. in. z wielu maszyn matematycznych.



Schemat zagospodarowania kosmodromu Cape Kennedy z pokazaniem stanowisk startowych różnych typów rakiet

Rakiety „Saturn-V" będą montowane na stalowych platformach, które jednocześnie posłużą jako płyty startowe. Każda z tych platform ma rozmiary: 48,8 m długości, 41,1 m szerokości i 7,6 m grubości. Wzdłuż krótszego boku każdej platformy umocowana jest wysoka (116 m) wieża montażowa, na której szczycie znajduje się dźwig o zasięgu poziomym 26 m. Z wieży tej wysuwane będą liczne pomosty robocze umożliwiające dostęp do rakiety i jej ładunku, niemal do chwili startu. Bezpośrednio przed startem rakiety będą one oczywiście wsuwane do wnętrza wieży. Rakieta będzie przytwierdzona do platformy przez cztery mocne uchwyty, otwierające się dopiero po uruchomieniu pięciu potężnych silników pierwszego członu rakiety, wytwarzających łączny ciąg 3 400 T.

O tym jak trudnym zadaniem będzie zmontowanie, sprawdzenie i przygotowanie do lotu rakiety „Saturn-V" świadczy fakt, że czynności te trwać będą 9 tygodni.

Po zmontowaniu rakiety trzeba ją będzie przewieźć na miejsce startu. W tym celu, pod znajdującą się w hali platformą montażowo-startową będzie wpełzać olbrzymi transporter gąsienicowy, na który platforma (wraz ze stojącą na niej rakietą) zostanie opuszczona przez urządzenie hydrauliczne. Transporter stanowi największy i najcięższy pojazd jaki kiedykolwiek zbudowano. Ma on postać płaskiej platformy o rozmiarach 34,4×39,8 m. Na każdym z czterech rogów umieszczone zostały dwugąsienicowe podwozia. Każda z ośmiu gąsienic transportera poruszana jest przez silniki elektryczne, a prąd dla nich wytwarzają umieszczone na transporterze dwa wysokoprężne silniki spalinowe o łącznej mocy 5 500 KM. Ten ogromny pojazd ma ciężar 2 500 T i udźwig 5 500 T. Transporter nie obciążony będzie mógł się poruszać z prędkością 3,2 km/h, zaś obciążony — z prędkością 1,6 km/h.

Kompleks startowy 39 na Przylądku Kennedyego ma się składać z kilku stanowisk startowych: dwóch głównych, trzeciego pomocniczego, a być może zbudowane będzie jeszcze jedno — czwarte stanowisko startowe. Dlatego w bardzo krótkim odstępie czasu można będzie wysłać stąd 4 rakiety „Saturn-V". Poszczególne stanowiska startowe są oddalone od siebie o 2 700 m, a to dlatego, aby w przypadku ewentualnej katastrofy rakiety na stanowisku startowym lub też katastrofy bezpośrednio po starcie nie groziło niebezpieczeństwo sąsiednim stanowiskom. Oddalenie od siebie stanowisk startowych konieczne jest także ze względu na potężne efekty akustyczne, jakie towarzyszyć będą startowi rakiet „Saturn-V". Od hali montażowej najbliższe stanowisko startowe jest oddalone o prawie 5 000 m i połączone z nią betonową autostradą o szerokości 45 m. W odległości 440 m od każdego ze stanowisk startowych znajdują się zbiorniki z ciekłym tlenem o objętości 3 400 m³, a po przeciwnej stronie — zbiorniki z ciekłym wodorem (3 200 m³) i trzy zbiorniki z naftą mające objętość 680 m³ każdy.

Pierwsze starty z tego olbrzymiego kompleksu startowego mają nastąpić w przyszłym roku, zaś jego zbudowanie ma kosztować 500 mln dolarów. Corocznie można będzie wysyłać stąd nie mniej niż 75 rakiet „Saturn-V".

Należy dodać, że do rakiety ustawionej na stanowisku startowym podwożona będzie na transporterze gąsienicowym dodatkowa wieża montażowa mająca wysokość 123 m i obejmująca swymi pomostami roboczymi całą rakietę. Na 7 godzin przed startem wieża ta zostanie odwieziona na miejsce jej postoju znajdujące się o 2 100 m od startu, a przy rakiecie pozostawać będzie tylko wieża montażowa ustawiona na stałe na platformie startowej.

W zakończeniu artykułu wypada jeszcze wspomnieć o tym, w jaki sposób rakiety będą dostarczane do hali montażowej z fabryki. Otóż ze względu na olbrzymie rozmiary (np. pierwszy największy człon S1C rakiety „Saturn-V" ma średnicę — 10 m, długość — 40 m i masę 150 t) jedynym sposobem dostarczania rakiet będzie transport wodny. Dlatego też wykopano specjalny kanał łączący fabrykę rakiet z morzem, zaś hala montażowa na kosmodromie zbudowana została na brzegu zatoki znajdującej się u ujścia rzeki wpadającej do Oceanu Atlantyckiego. W pobliżu hali zbudowany został duży port, w którym rakiety będą wyładowywane ze statków transportowych na oczekujące transportery gąsienicowe. Te z kolei będą je dostarczały do hali montażowej, gdzie poszczególne człony zostaną połączone w jedną całość.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

IŁ-62 PRZED WIELKIM REJSEM

Autor artykułu — Generalny Konstruktor Lotniczy ZSRR, Laureat Nagrody Leninowskiej, Dwukrotny Bohater Pracy Socjalistycznej

SIERGIEJ ILIUSZYN

OSTATNIE lata charakteryzuje w światowym lotnictwie pasażerskim usilne dążenie konstruktorów do radykalnej poprawy komfortu podróży przy zachowaniu wysokich osiągów, ekonomiczności i bezpieczeństwa lotu. Przedstawicielem tego tzw. drugiego pokolenia odrzutowców pasażerskich jest nasz nowy samolot międzykontynentalny Ił-62.

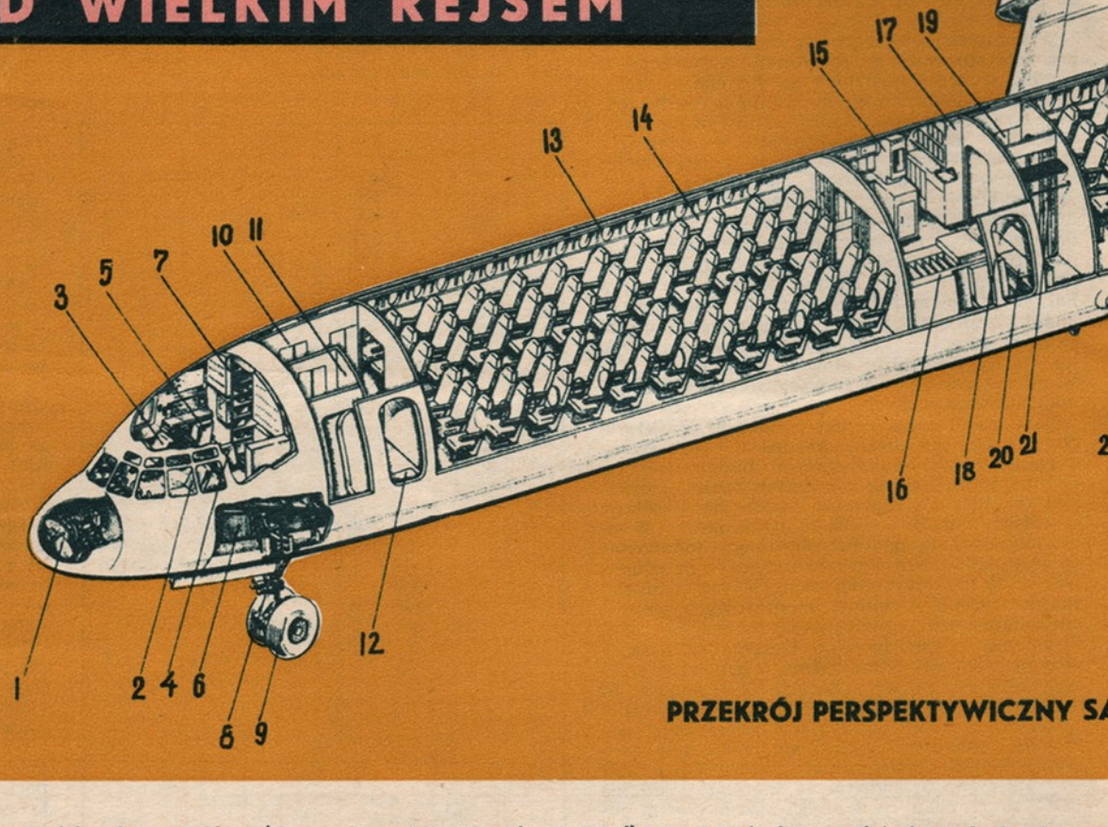
Wybrany układ z silnikami w tylnej części kadłuba wykazuje naszym zdaniem szereg zalet. A więc:

- **Obniża poziom szumu i drgań w kabinach;**
- **daje płat „czysty", o wysokiej doskonałości aerodynamicznej, z możliwością zastosowania skutecznej mechanizacji;**
- **ułatwia sterowanie samolotu w przypadku uszkodzenia silników bocznych.**

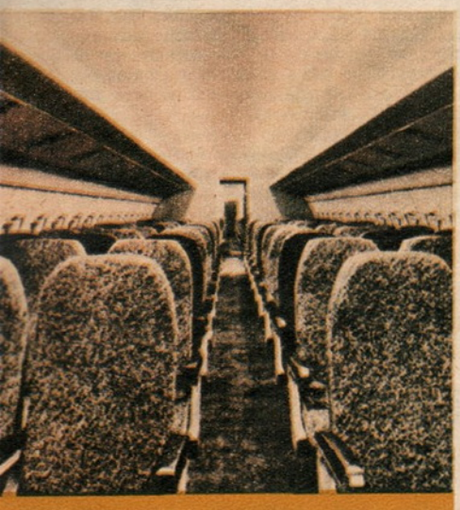
Z drugiej strony wybrany układ powoduje wzrost ciężaru konstrukcji, a przecież mały ciężar własny samolotu — to jeden z istotnych czynników wpływających na ekonomiczność. Musieliśmy więc zaprojektować płatowiec o jak najmniejszych „stratach" ciężarowych. Dużo uwagi trzeba było poświęcić rozmieszczeniu wyposażenia i wyważenia samolotu. Tak więc wyposażenie związane z silnikami umieściliśmy bezpośrednio przy nich, ponieważ im krótsze są odległości pomiedzy poszczególnymi zespołami, tym mniejszy ciężar i większa niezawodność. Specjalne urządzenie wyważa właściwie samolot nieobciążony.

Co uzyskaliśmy? Prędkość przelotowa samolotu Ił-62 na wysokości 10 000 m — 850 do 900 km/h. Zasięg max. przy pełnym zapasie paliwa i z ładunkiem handlowym 10 000 kG — 9 200 km, zaś z ładunkiem handlowym 23 000 kG (max.) — 6 700 km. W obu przypadkach uwzględniono rezerwę paliwa na lot 1-godzinny. Prędkość wznoszenia przy ziemi z max. ciężarem całkowitym wynosi 18 m/sek, a rozbieg przy tym — 1 800 m, zaś dobieg — 860 m. Okazało się więc, że Ił-62 przy max. ciężarze całkowitym 157 500 kG może działać z lotnisk normalnie spotykanych w stolicach i wielkich miastach świata. Wykorzystanie ciężarowe samolotu wynosi 57,2%. Żywotność płatowca — 25 000 do 30 000 h lotu.

Ił-62 jest samolotem dwukrotnie większym od Ił-18. Poważnym problemem bezpieczeństwa lotu było zachowanie podłużnej stateczności statycznej w szerokim zakresie kątów natarcia i liczb Macha bez dodatkowego komplikowania mechanizacji płata. W Ił-62 udało się to uzyskać drogą oryginalnego układu aerodynamicznego płata z uskokiem na krawędzi natarcia, wyraźnego zwichrzenia geometrycznego oraz aerodynamicznego.



PRZEKRÓJ PERSPEKTYWICZNY SA



Wnętrze kabiny pasażerskiej.

Dla zmniejszenia pracochłonności zastosowano elementy wielkopłytowe, wyciskane na prasach. Najbardziej obciążone części konstrukcji nośnej — zdwojono ze względów bezpieczeństwa. Wprowadzono też podwójne oszklenie okien kabiny. Kadłub ma izolację dźwiękowo-termiczną, wykonaną ze specjalnej tkaniny szklanej. Konstrukcja płata i usterzenia — monolityczna. Wnętrze skrzydeł max. wykorzystane na integralne hermetyczne zbiorniki paliwa. Paliwo wypełnia bezpośrednio skrzydła, bez jakichkolwiek zbiorników miękkich lub metalowych. System paliwowy jest niezwykle prosty i niezawodny.

4 dwuprzepływowe silniki turbowentylatorowe konstrukcji N. Kuzniecowa o ciągu 10 500 kG każdy. Możliwy jest bezpieczny start przy 3 pracujących silnikach, zaś lot poziomy — tylko z 2 silnikami. Cechą charakterystyczną jest, że zespół 4-silnikowy wraz z osprzętem jest w całości montowany i regulowany w fabryce silników i jako gotowa jednostka zabudowywany w samolocie. Rozruch silników — pneumatyczny. Silniki skrajne mają urządzenia do odwracania kierunku ciągu przy lądowaniu.

Wiele uwagi skierowano na bezpieczeństwo przeciwpożarowe. Ścianki ogniowe z tytanu, instalacja gaśnicza włączana automatycznie w wypadku przymusowego lądowania z wciągniętym podwoziem (w chwili zetknięcia się z ziemią) oraz cały system ostrzegawczy — to środki zapobiegawcze.

Układ sterowniczy — bardzo prosty wspomagany, z wieloma zdwojonymi elementami.

Podwozie z amortyzacją azbotowo-olejową. Podwozie główne — wielokołowe z hamulcami tarczowymi.

Wyposażenie kabiny 5-osobowej załogi oraz rozmieszczenie przyrządów zaprojektowano w oparciu o bardzo wnikliwe studia. To samo dotyczy wygody foteli pilotów.

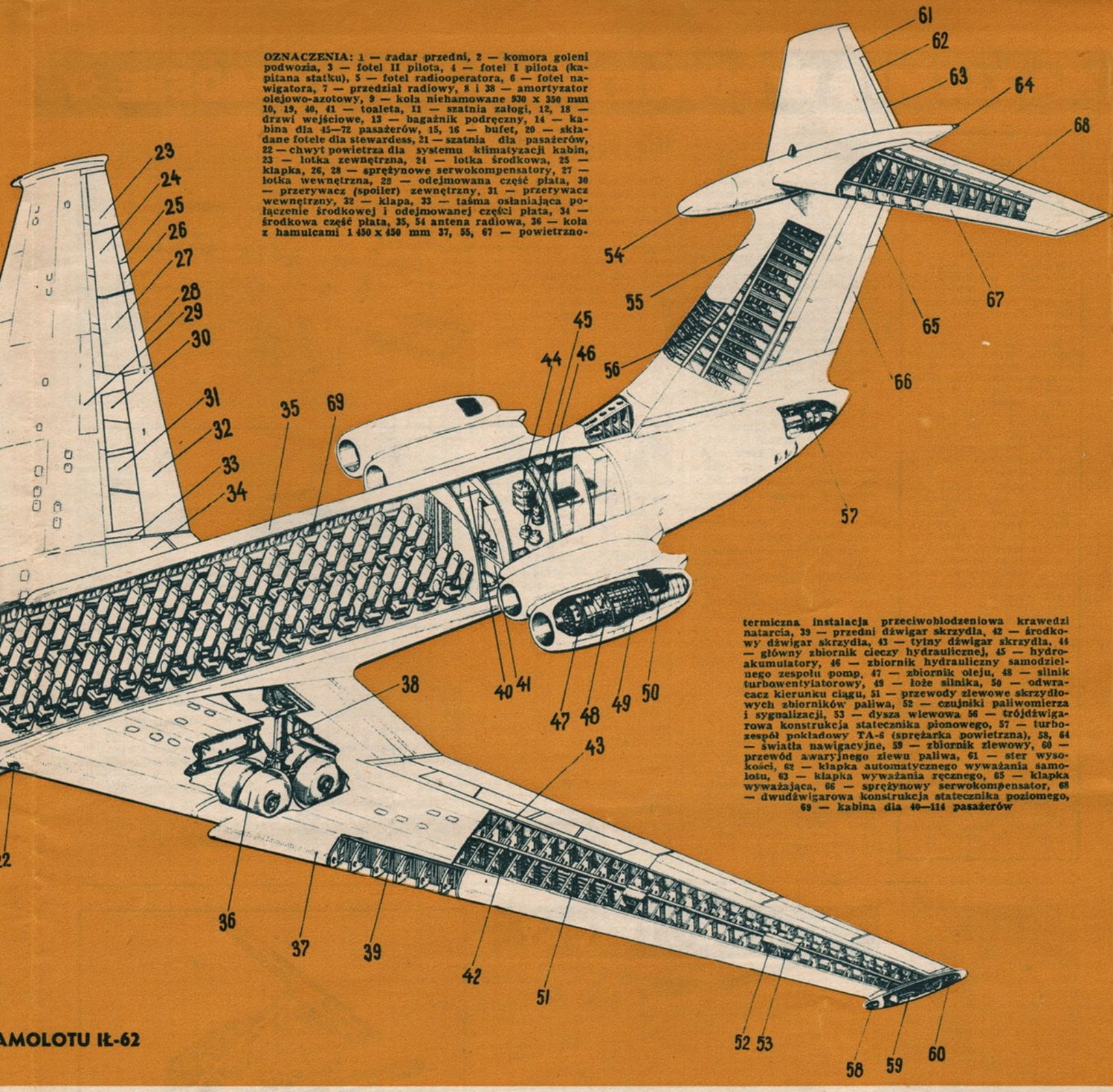
Automatyczna aparatura radio-nawigacyjna zapewnia samoczynne prowadzenie samolotu począwszy od wysokości 200—400 m po starcie, kończąc na wysokości 60 m przy podejściu do lądowania. W jej skład wchodzi m. in.: dwukanałowy pilot automatyczny, przelicznik nawigacyjny, doplerowski miernik prędkości drogi i kąta znoszenia, powietrzny system ostrzegawczy, układ dokładnego prowadzenia po kursie, radar przedni, dwa systemy do lądowania i nawigacji w pobliżu lotniska, automatyczna radiobusola, wskaźniki ścieżki schodzenia itd. Samolot jest wyposażony w automat odzewowy podający na ziemię dane o położeniu, znakach rejestracyjnych, zapasie paliwa itp.

Zdwojona aparatura radiowa UKF ma 1 040 kanałów łączności. Dwie radiostacje KF mają zasięg równy zasięgowi samolotu Ił-62.

Łączna moc 4 pokładowych zespołów prądotwórczych wynosi 160 kW. Połowa tej mocy wystarcza do zasilania wszystkich urządzeń elektrycznych samolotu w dowolnych warunkach lotu.

Również zdwojona jest instalacja klimatyzacyjna kabin. Do wysokości lotu 7 000 m w kabinach jest utrzymywane ciśnienie normalne 760 mm słupa rtęci. Na wysokości lotu 13 000 m ciśnienie w kabinie odpowiada ciśnieniu na wysokości 2 100 m nad poziomem morza. Temperatura powietrza regulowana w zakresie + 15 do + 30 st. C. Temperatura normalna + 20 st. C.

Samolot Ił-62 będzie produkowany w następujących wersjach: ekonomicznej (186 pasażerów), turystycznej (168 pasażerów), pierwszej klasy (115 pasażerów), luksusowej

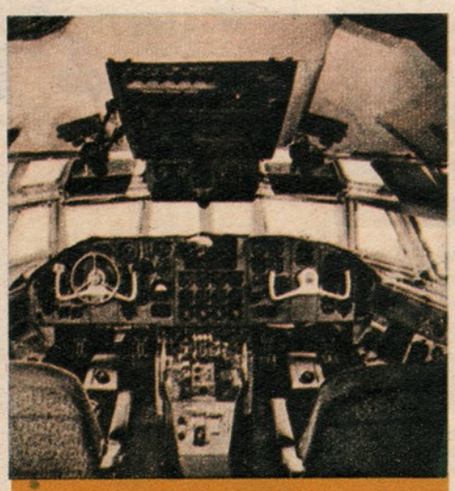


OZNACZENIA: 1 — radar przedni, 2 — komora goleni podwozia, 3 — fotel II pilota, 4 — fotel I pilota (kapitana statku), 5 — fotel radiooperatora, 6 — fotel nawigatora, 7 — przedział radiowy, 8 i 38 — amortyzator olejowo-azotowy, 9 — koła niehamowane 930 x 350 mm 10, 19, 40, 41 — toaleta, 11 — szatnia załogi, 12, 18 — drzwi wejściowe, 13 — bagażnik podręczny, 14 — kabina dla 45—72 pasażerów, 15, 16 — bufet, 20 — składane fotele dla stewardess, 21 — szatnia dla pasażerów, 22 — chwyt powietrza dla systemu klimatyzacji kabin, 23 — lotka zewnętrzna, 24 — lotka środkowa, 25 — klapka, 26, 28 — sprężynowe serwokompensatory, 27 — lotka wewnętrzna, 29 — odejmowana część płata, 30 — przerywacz (spoiler) zewnętrzny, 31 — przerywacz wewnętrzny, 32 — klapa, 33 — taśma osłaniająca połączenie środkowej i odejmowanej części płata, 34 — środkowa część płata, 35, 54 antena radiowa, 36 — koła z hamulcami 1 450 x 450 mm 37, 55, 67 — powietrzno-termiczna instalacja przeciwoblodzeniowa krawędzi natarcia, 39 — przedni dźwigar skrzydła, 42 — środkowy dźwigar skrzydła, 43 — tylny dźwigar skrzydła, 44 — główny zbiornik cieczy hydraulicznej, 45 — hydroakumulatory, 46 — zbiornik hydrauliczny samodzielnego zespołu pomp, 47 — zbiornik oleju, 48 — silnik turbowentylatorowy, 49 — łoże silnika, 50 — odwracacz kierunku ciągu, 51 — przewody zlewowe skrzydłowych zbiorników paliwa, 52 — czujniki paliwomierza i sygnalizacji, 53 — dysza wlewowa 56 — trójdźwigarowa konstrukcja statecznika pionowego, 57 — turbozespół pokładowy TA-6 (sprężarka powietrzna), 58, 64 — światła nawigacyjne, 59 — zbiornik zlewowy, 60 — przewód awaryjnego zlewu paliwa, 61 — ster wysokości, 62 — klapka automatycznego wyważania samolotu, 63 — klapka wyważania ręcznego, 65 — klapka wyważająca, 66 — sprężynowy serwokompensator, 68 — dwudźwigarowa konstrukcja statecznika poziomego, 69 — kabina dla 40—114 pasażerów

AMOLOTU Ił-62

(85 pasażerów). Samoloty użytkowane nad morzem będą wyposażone w indywidualne nadymane kamizelki ratownicze dla pasażerów oraz tratwy nadymane i radiostacje awaryjne. Na samolocie będzie 5 toalet, 1—4 szatni oraz 3 komory bagażowe o łącznej kubaturze 48 m sześc. Bagaż i ładunki będą umieszczone w specjalnych pojemnikach, dzięki czemu zmechanizowane czynności załadowania samolotu nie potrwają dłużej niż 10—15 minut.

Obecnie pewna liczba samolotów Ił-62 przechodzi pomyślnie wszechstronne próby w locie. Przed nami wiele pracy: próbna eksploatacja na liniach „Aeroflotu" — w różnych porach roku i w różnych warunkach atmosferycznych. Ale czynimy wszystko aby pasażerowie otrzymali niezawodny, wielokrotnie sprawdzony, komfortowy samolot, będący sumą ponad 30-letnich doświadczeń naszego zespołu konstruktorskiego.



Wnętrze kabiny pilotów. Z prawej: Ił-62 w locie

20-lecie SAS

ZNANE dziś na całym świecie Skandynawskie Linie Lotnicze zostały założone 20 lat temu, 1 sierpnia 1946 r. Sygnatariuszami porozumienia powołującego do życia nowe linie byli przedstawiciele rządów Danii, Norwegii i Szwecji oraz narodowych linii lotniczych tych państw.

Nowo powstałe przedsiębiorstwo miało początkowo nazwę „Overseas SAS" i eksploatowało tylko jedną trasę: N. Jork — Skandynawia (samolotami DC-4). W roku 1948 SAS rozpoczął eksploatację tras europejskich, obsługiwanych dotąd przez macierzyste przedsiębiorstwa lotnicze trzech krajów.

Przy końcu pierwszego 10-lecia SAS rozszerzył sieć połączeń na Wschodnią i Południową Afrykę, do Bangkoku i Tokio oraz po raz pierwszy w historii komunikacji lotniczej zainaugurował loty na trasie polarnej, łączącej Europę i zachodnie wybrzeże Ameryki Północnej poprzez Grenlandię.

Wkrótce zainaugurowano nową trasę polarną: Skandynawia — Biegun Północny — Alaska — Daleki Wschód. Trasa biegnąca przez Biegun połączyła się z trasą wiodącą do Japonii przez Azję płd — wschodnią i od tego momentu SAS utrzymywał połączenie dookoła Ziemi.

Flota powietrzna SAS liczy obecnie 30 samolotów odrzutowych („Caravelle" i DC-8) i 28 tłokowych. SAS obsługuje 85 miast w 42 krajach, łączna długość sieci wynosi 158 274 km.

RÓŻNE

● **W centrum** Wiednia dokonano zamachu bombowego na biuro włoskich linii lotniczych „Alitalia". Wskutek silnej eksplozji gmach, w którym znajdują się biura „Alitalii" oraz inne sklepy i biura, został poważnie uszkodzony. Na szczęście nie było ofiar w ludziach, gdyż wybuch nastąpił wczesnym rankiem, kiedy ruch uliczny był jeszcze minimalny. Zamachu bombowego dokonali prawdopodobnie terroryści niemieccy, wzorem dokonanych już przez siebie poprzednio zamachów na terenie Górnej Adygi w północnych Włoszech.

*

● **Minister** lotnictwa cywilnego ZSRR — J. Łoginow wręczył nagrody dwóm lotnikom, którzy uratowali życie pasażerom, obezwładniając trzech zbrodniarzy. Piloci W. Szlenow i W. Tomaszwili prowadzili samolot normalną trasą wzdłuż wybrzeża Morza Czarnego. Wśród pasażerów znajdowało się trzech zbrodniarzy, którzy rozpoczęli strzelaninę. Podczas gdy jeden z lotników zaczął gwałtownie kołysać samolotem ze skrzydła na skrzydło, aby uniemożliwić napastnikom celne strzelanie, drugi pilot rzucił się do kabiny pasażerskiej i wraz z pasażerami rozbroił i skrępował bandytów. Staną oni wkrótce przed sądem.

*

● **Gwałtowne** tornado, szalejące nad Dakarem (stolica Senegalu), zmiotło z powierzchni ziemi budynek mieszkalny i dwa samoloty pasażerskie linii „Air Senegal". Samoloty te zostały rzucone przez wichurę na dach hangaru, gdzie się rozbiły. Dziesięć dalszych samolotów uległo poważnym uszkodzeniom. Jest wielu rannych.

RAJD WOKÓŁ FRANCJI

61 młodych pilotów i pilotek w średnim wieku 21 lat wzięło udział w XIV Rajdzie Lotniczym Dookoła Francji. 61 samolotów różnych typów reprezentowało 57 aeroklubów. Trasa rajdu o długości 3 200 km wiodła z Montlucon przez La Baule, Bordeaux, Rodez, Le Castellet, Besancon, Lille, Cherbourg do Toussus. Program rajdu przewidywał szereg prób nawigacyjnych, pilotażowych i z zakresu teorii. Zwycięzcą rajdu został 19-letni pilot Le Pape, z aeroklubu „Air France".

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **W NRF** mają być stopniowo wycofywane ze służby samoloty „Starfighter", które zastąpione zostaną przez „Phantomy". Samoloty te, w liczbie około 200, mają być w ciągu najbliższych lat zakupione w USA.

*

● **Ujawniono** przez prasę indyjską szereg szczegółów o dostarczeniu przez NRF Pakistanowi 90 odrzutowców F-86 „Sabre", które przez całe lato br piloci zachodnioniemieccy transportowali na lotniska irańskie. Dla zaopatrzenia w paliwo samoloty zatrzymywały się w Turcji zachodniej. W Iranie piloci pakistańscy odbierali odrzutowce i natychmiast odlatywali do Pakistanu. India złożyła już w Bonn ostry protest.

*

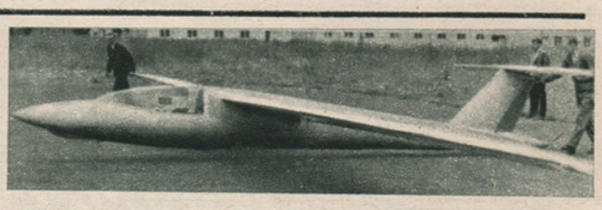
● **Katastrofie** uległ francuski bombowiec naddźwiękowy „Mirage-IV", rozbijając się w rejonie miasta Bourges. Ten typ samolotu przeznaczony jest do przenoszenia francuskich bomb atomowych. Obaj piloci zdołali uratować się na spadochronach.

*

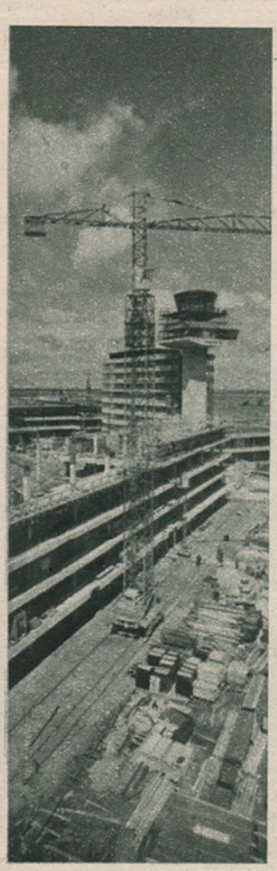
● **W miejscowości** U-Tapao oddano do użytku największą amerykańską bazę lotniczą w Syjamie. Jest to szósta baza lotnicza USA, zbudowana bądź zmodernizowana w Syjamie od 1960 r. Baza ta ma umożliwić intensyfikację nalotów amerykańskich na Wietnam. Będą tam stacjonować bombowce strategiczne B-52, mające obecnie swą bazę wypadową na wyspie Guam.

*

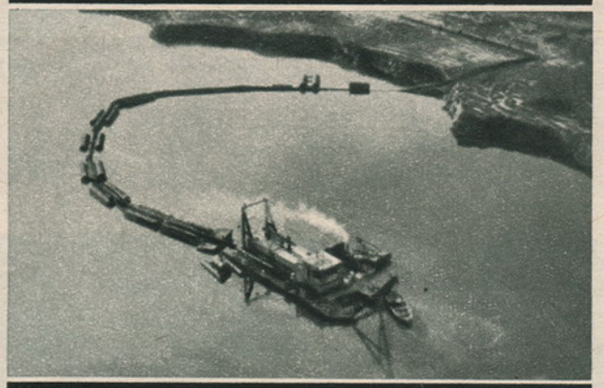
● **W zakładach** Marcel Dassault produkuje się pełną parą 120 samolotów „Mirage-3E", zamówionych przez francuskie siły lotnicze. Jak przewidują plany — zamówienie ma być wykonane do końca 1967 roku. Ostatnie z 62 zamówionych samolotów „Mirage-4" znajdą się wkrótce w końcowym montażu.



Najnowszym szybowcem wyczynowym w Afryce Południowej jest BJ-3, zbudowany w większej części z metalu i tworzyw sztucznych. Jak przewidują jego konstruktorzy, ma to być doskonała maszyna do dalekich przelotów.

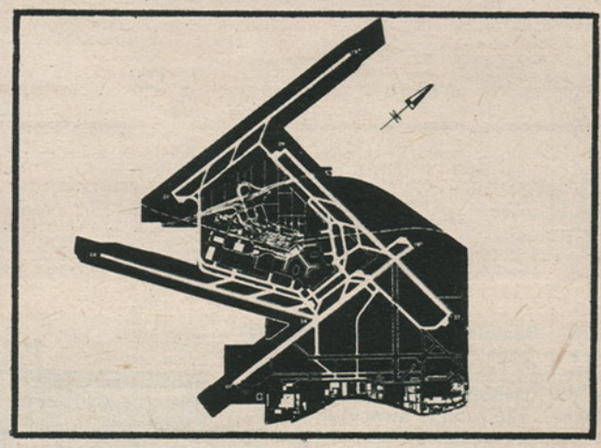


PORT LOTNICZY NA WODZIE



Stałej rozbudowie ulega znany holenderski port lotniczy pod Amsterdamem — Schiphol. W roku 1975 port ten, w parę lat po całkowitej rozbudowie, będzie mógł obsłużyć 4 miliony pasażerów i rocznie przepuścić 80 tysięcy maszyn pasażerskich. Dwie istniejące drogi startowe zostały przedłużone, zaś dwie następne są budowane — na płn.-zachód od zabudowań portu.

Na zdjęciach: z lewej — zaawansowana budowa budynku dworca wraz z wieżą kontroli; wyżej — czerpanie z dna pobliskiego jeziora piasku do budowy; wyżej z prawej — schemat urządzeń portowych po zakończeniu budowy; obok z prawej — korytarzowy system dojścia pasażerów z dworca wprost do samolotu.



Nowy film: „Lotne dni"

Z pasa startowego odrywa się samolot, za nim drugi. Dwie maszyny są już w powietrzu, szybko nabierają wysokości i znikają w bezkresie niebios. Ogromna prędkość lotu. Nagle staje się coś nieprzewidzianego: „507" i „512" zderzają się. Teraz decydują sekundy. Pilot „512" katapultuje się i dzięki temu ratuje życie. Pilot „507" traci panowanie nad sterami maszyny. Rozpaczliwe próby opanowania sytuacji. Już, już wydaje się, że samolot prawidłowo wyląduje, jednak po zetknięciu z ziemią maszyna kapotuje i staje w płomieniach... Dźwięczą syreny straży pożarnej, biegną do miejsca wypadku dziesiątki ludzi.

Tak zaczyna się film „Lotne dni", nakręcony w kijowskim studio im. A. Dowżenki, według scenariusza Ł. Rizina, w reżyserii N. Litusa i Ł. Rizina.

Twórcom filmu, składającego się z czterech nowel, udało się uchwycić specyficzną atmosferę życia i służby lotników wojskowych. Ich praca — to praca ludzi odważnych, pełnych poświęcenia. Dla słabych nie ma miejsca wśród nich. Ta właśnie myśl przewodnia charakteryzuje cały film.

Jedna z nowel jest szczególnie interesująca: jej bohater, Aleksiej, przeżywa rozterkę w związku ze swym zamierzonym małżeństwem. Czy jednak można skazywać żonę na ciągły niepokój o losy bliskiego człowieka? Widzowie sami muszą udzielić odpowiedzi na to pytanie.

Warto by było, aby zdobyć dla nas ten film. Wypełniłby on choć częściowo dotkliwą lukę w lotniczej tematyce na naszych ekranach.

„ŁUNA-11"

Stacja automatyczna „Łuna-11" wyrzucona dnia 24 sierpnia stała się w dniu 26 sierpnia drugim radzieckim sztucznym satelitą Srebrnego Globu. Jak wiadomo, pierwszym była stacja „Łuna-10" wyrzucona w Kosmos dnia 3 kwietnia bieżącego roku.

Orbita „Łuny-11" wynosi 160/1 200 km. Czas obiegu wokół Księżyca 2 godziny 58 minut, a kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika księżycowego 27 stopni.

W dniach od 28 do 30 sierpnia przeprowadzono 12 seansów łączności radiowej ze stacją, uzyskując informację odnośnie orbity i działania wyposażenia telemetrycznego.

Jak podają korespondenci moskiewscy, dzięki pomiarom dokonanym przez nową stację stwierdzono, że pole magnetyczne Księżyca jest niezwykle słabe oraz na powierzchni Srebrnego Globu występują twory mineralne zbliżone do ziemskich.

Brytyjscy naukowcy z Jodrell Bank oświadczyli, że przyjęli sygnały od „Łuny-11" i starają się je rozszyfrować w postaci zdjęć.

LUNAR – ORBITER ZAKOŃCZYŁ PRACĘ

Dnia 29 sierpnia zakończył pracę „Lunar Orbiter" przesyłając około 200 zdjęć Srebrnego Globu. Czas nadawania jednego zdjęcia trwał około 45 minut. Amerykański satelita będzie okrążać Księżyc jeszcze około pół roku, a następnie rozbije się o jego powierzchnię. Aktualna orbita „Lunara" wynosi 40/1 808 km, a czas jednego krążenia 3 godz, 26 min i 32 sek.

KIEDY ZAGOSPODARUJEMY KSIĘŻYC?

Odpowiedź na pasjonujące pytanie dał prof. Anatolij Błagonrawow na łamach dziennika „Krasnaja Zwiezda". Profesor stwierdził, że w końcu wieku dwudziestego ludzie dążyć będą do opanowania Księżyca. Człowiek stanie się wówczas nie gościem lecz gospodarzem Srebrnego Globu. Prof. Błagonrawow wypowiedział się za wprowadzeniem szerokiego frontu badań kosmicznych, podkreślił też potrzebę powtarzania niektórych, najważniejszych eksperymentów.

„KOSMOS-128"

Moskiewski dziennik „Trud", opublikował dnia 30 sierpnia reportaż dwóch swoich pracowników ze startu satelity oznaczonego symbolem „Kosmos-128". Sprawozdawcy szczegółowo opisali pracę ośrodka koordynacyjno-obliczeniowego.

SŁOWNIK ASTRONAUTYCZNY

W wydawnictwie ministerstwa obrony ZSRR ukazał się w roku bieżącym angielsko-rosyjski słownik poświęcony technice rakietowej i astronautyce. Słownik będący pracą zespołu wybitnych lingwistów i specjalistów zawiera ponad 50 tysięcy terminów. Objętość słownika 920 stron.

W wydawnictwie „Energia", które specjalizuje się w edycji książek związanych z radiem i elektroniką, ukazała się interesująca broszura pod tytułem „Radioelektronika sputników". Zestawiono w niej przykłady zastosowania wyposażenia telemetrycznego i elektronicznego na współczesnych stacjach kosmicznych i sztucznych rakietach. Zaletą broszury jest jej aktualność i przystępność treści, nawet dla niezaawansowanych Czytelników.

„LATAJĄCE TALERZE" – NA SERIO

W Japonii od 1957 roku egzystuje Stowarzyszenie CBA — Cosmic Brotherhood Association, którego działalność polega na zbieraniu informacji z całego świata dotyczących tzw. nierozpoznanych obiektów latających, czyli po prostu „latających talerzy". Stowarzyszenie ma kilka sekcji, w tym archeologiczną, którą kieruje znany archeolog radziecki prof. Kazancew. Wydawane są cztery czasopisma: trzy w języku japońskim i jeden w angielskim. Działalność stowarzyszenia, jak wynika z wywiadu dokonanego przez czechosłowackie czasopismo „Letectvi" z panem Hiroszi Masudo, przedstawicielem CBA, oparta jest na podstawach jak najbardziej naukowych. Jak wiadomo, opinia publiczna stale alarmowana jest za pośrednictwem prasy o pojawianiu się w różnych częściach świata nierozpoznanych obiektów, których pochodzenie jest najczęściej zagadkowe. Celem CBA jest między innymi naukowe zbadanie zachodzących zjawisk i wyciągnięcie odpowiednich wniosków pozwalających na ocenę sytuacji. Rewelacją było stwierdzenie pana Masudo, iż nie rozpoznane obiekty pojawiały się również nad stolicą CSRS — Pragą.

DORNIER I KOSMOS

Jesienią roku bieżącego rakieta wysokościowa typu „Nike-Apache" ma wystartować z Fortu Churchill w Kanadzie, unosząc na pokładzie przyrządy pomiarowe wyprodukowane w NRF przez konsorcjum Dorniera. Chodzi tu o siedem przyrządów, w tym liczniki elektronów i protonów, które zabudowane zostaną w przyszłości w sztucznym satelicie, aktualnie opracowywanym w Niemczech zachodnich. Warto podać, że budżet NRF przeznaczony na badania kosmiczne i technikę rakietową wynosi w roku bieżącym 228,1 mln marek. Z czego 91,2 mln przeznaczono na program własny, 132,4 miliona na współpracę z zagranicą, a 4,5 miliona przekazano stowarzyszeniu do badań kosmicznych. W porównaniu z rokiem ubiegłym „budżet kosmiczny" NRF wzrósł o 78,6 mln marek. Pierwszy satelita niemiecki, oznaczony symbolem 625 A, ma być wyrzucony jesienią roku 1968.

PRZYSZŁY BUDŻET NASA

Kongres Stanów USA zatwierdził budżet przedstawiony przez NASA na rok 1967. Wynosi on 4,2 mld dolarów i jest o około 2 miliardy niższy niż zapotrzebowano. Połowę sumy budżetowej pochłonie księżycowy program „Apollo", tak iż o nowych badaniach raczej trudno będzie mówić w przyszłym roku.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Rząd** brytyjski upoważnił towarzystwo lotnicze BOAC do zakupu w USA siedmiu samolotów pasażerskich Boeing za sumę 50 do 60 mln funtów. Minister lotnictwa oświadczył w Izbie Gmin, że BOAC jest w stanie dokonać zakupu sześciu 400-osobowych samolotów Boeing-747 (obecnie są w budowie), z terminem dostawy w latach 1969/70 oraz trzech samolotów Boeing-707. Jednocześnie minister dodał, że inne brytyjskie towarzystwo — BEA — ograniczy swe zakupy wyłącznie do samolotów brytyjskich.

● **Prowadzone** ostatnio w Tokio rozmowy między przedstawicielami Japonii i Libanu w sprawie zawarcia porozumienia lotniczego zostały przerwane. Strona libańska zamierza uruchomić linię do Tokio, podczas gdy Japończycy chcieliby uzyskać zgodę na lądowanie swych samolotów w Bejrucie.

● **18 sierpnia** odleciał z Tokio radziecki samolot pasażerski Tu-114, który dokonywał próbnych przelotów na linii powietrznej Moskwa — Tokio. Radziecka maszyna przybyła do Tokio 11 sierpnia, pokonując trasę z Moskwy do Tokio w ciągu 10 godzin 50 minut. Podczas pobytu w Japonii załoga Tu-114 zaznajomiła się z lotniskiem w Nagoja, które spełnia rolę zapasowego na wypadek niemożliwości lądowania na lotnisku Haneda. Na pokładzie Tu-114 specjaliści japońscy i radzieccy prowadzili rozmowy na temat technicznych szczegółów połączenia lotniczego Moskwą — Tokio.

● **Moskwa** ma obecnie regularne lotnicze połączenia z 38 krajami na 4 kontynentach. W tym roku oprócz trasy japońskiej zostanie jeszcze otwarta linia transoceaniczna Moskwa — Montreal (Kanada). Samoloty „Aerofłotu" przewożą obecnie w ciągu roku około 48 mln pasażerów i obsługują linie o długości ponad pół miliona km, z czego prawie 100 tys. km liczą trasy zagraniczne.

● **Najnowszy** amerykański samolot pasażerski Douglas DC-8-61 odbył próbny lot w kierunku Tokio, w czasie około 12 godzin. DC-8-61 jest obecnie jednym z największych samolotów pasażerskich świata. Jego kadłub ma 60 m długości. Samolot rozwija prędkość do 900 km/h.

● **20 sierpnia**, po sześciu tygodniach, pięć wielkich linii lotniczych USA uruchomiło znów swe samoloty, po wyrażeniu przez przeważającą część strajkujących mechaników zgody na porozumienie między kierownictwem związkowym a towarzystwami lotniczymi. Nowa umowa zbiorowa ma dać mechanikom lotniczym dodatkową sumę 92 mln dolarów i pewne inne korzyści. Wskutek 44-dniowego strajku towarzystwa lotnicze poniosły straty w wysokości 330 mln dolarów. Przewodniczący związku mechaników oświadczył: „Był to niejako mecz bokserski: ta runda zakończyła się, ale będą jeszcze dalsze".

● **Szlak** USA — Europa, przez Północny Atlantyk, obsługuje 15 towarzystw lotniczych. W tym dwa wielkie amerykańskie: „Pan American World Airways" i „Trans World Airlines". Na te dwa towarzystwa przypadało w 1964 roku 41,8% przewozów przez Atlantyk, z tym, że w ostatnich latach obserwuje się wyraźny wzrost przewozów TWA, zaś PAA utrzymuje w zasadzie swą pozycję. Trzecim wielkim przewoźnikiem przez Atlantyk jest brytyjska BOAC (10,6% przewozów), a na dalszych miejscach znajduje się „Air France" i zachodnioniemiecka „Lufthansa" oraz SAS, KLM i Sabena.

SŁAWNI LOTNICY

As myśliwski angielskich Królewskich Sił Powietrznych (RAF) z okresu pierwszej wojny światowej, Albert Ball, urodził się w Nottingham.

Od najmłodszych lat marzył o lataniu. Patrząc na ptaki podziwiał ich lot, obserwował ich zwrotność oraz szybkość poruszania się w powietrzu. Szczególnie ciekawiły go momenty związane z oderwaniem się ptaków od ziemi, względnie od przedmiotów stałych. Ponadto interesowały go zagadnienia związane z techniką, a przede wszystkim nauki o elektryczności i mechanice.

W roku 1914 odwiedził lotnisko Hendon i jako gorący entuzjasta lotnictwa chciał latać. Nawet wtedy nie przypuszczał, że właśnie na tym lotnisku rozpocznie naukę latania. Już od stycznia 1915 roku — jako członek Królewskiego Korpusu Lotniczego — przystąpił do szkolenia się na samolotach. „Był niezwykle zdolny i pojętny" — taką wydał o nim opinię jeden z instruktorów Balla. „Ten chłopiec latać już umiał będąc w pieluszkach" — pisał inny.

Albert Ball

Młodziutki Albert Ball, nie mając jeszcze dwudziestu lat, jako pierwszy ukończył kurs pilotażu, przewidziany regulaminem królewskim i otrzymał dyplom pilota wojskowego.

W następnym roku wraz z 13 dywizjonem, do którego otrzymał przydział służbowy, znalazł się na terenie Francji, aby walczyć przeciwko armii niemieckiej w powietrzu. W niedługim czasie został przeniesiony do 11 dywizjonu. Pierwsze zwycięstwo odniósł w maju 1916 roku. Zestrzelił wówczas niemieckiego „Albatrosa D—I". Początek okazał się dla niego dobry, ponieważ do października tego samego roku miał już zaliczonych dziesięć zwycięstw powietrznych.

Po pewnym czasie przeniesiono go do 56 dywizjonu. Latał tam jako dowódca eskadry. Wtedy to dywizjon otrzymał nowe samoloty typu SE-5.

Albert Ball zginął w maju 1917 roku. Miał wtedy stopień kapitana pilota RAFu. Ogółem w ciągu jednego roku swej działalności bojowej zestrzelił 44 samoloty wroga. Miał wysokie odznaczenia wojskowe.

(m)

PIĄTE ZAWODY MODELI RAKIET W ZSRR

J. KOSTIENKO ● N. UKOŁOW

NA początku maja br. odbyły się piąte z kolei zawody modeli rakiet obwodu moskiewskiego o puchar przechodni imienia Jurija Gagarina. W zawodach wzięło udział 30 drużyn reprezentujących miasta i rejony obwodu moskiewskiego. W składzie drużyn znalazły się następujące klasy modeli rakiet:

1 — modele rakiet jednostopniowych, współzawodniczących w długotrwałości opadania na spadochronie;

2 — modele rakiet jednostopniowych, współzawodniczących w wysokości lotu ze standardowym ładunkiem użytecznym (w/g FAI);

3 — modele rakiet dwustopniowych, współzawodniczących w wysokości lotu;

4 — modele rakietoplanów, współzawodniczących w długotrwałości lotu;

5 — eksperymentalne modele rakiet, współzawodniczących — oprócz długotrwałości lotu — w nowoczesności rozwiazań konstrukcyjnych i zastosowaniu przyrządów, za co dodatkowo tytułem premii „na zachętę" dawano punkty (do 30).

Dla każdej klasy modeli ustalone były następujące ograniczenia:

ad 1: Ciężar rakiety nie mógł przekraczać 85 G. Dopuszczalny jeden silnik standardowy. Czas lotu liczył się od momentu zapłonu silnika na starcie do momentu, gdy model dotknie ziemi albo zniknie z pola widzenia komisji sędziowskiej.

ad 2: Dopuszczone były modele rakiet, których całkowity ciężar startowy nie przewyższał 120 G. Ciężar takiego modelu obejmował standardowy ładunek użyteczny (w/g FAI), stanowiący cylinder z ołowiu albo jego stopu, o średnicy 19,05 mm i ciężarze nie mniejszym niż 28,3 G.

ad 3: Ciężar rakiet dwustopniowych nie mógł przewyższać 240 G. Silniki — standardowe, których impuls całkowity nie przekraczał 4,00 kG x sek/kg.

ad 4: Ciężar rakietoplanu nie mógł przekraczać 250 G. Dopuszczalne rakiety jedno- dwu- i trzystopniowe, z silnikami, których całkowity impuls mieścił się w granicach od 1,01 do 4,00 kG x sek/kg. Model rakietoplanu powinien wznieść się z wyrzutni pionowo, zaś jego część dziobowa winna powrócić na ziemię lotem szybowym. Skrzydła u większości modeli rakietoplanów znajdowały się w kadłubie i były wyrzucane wzgl. rozprostowywane przy pomocy detonatora lub innego urządzenia.

ad 5: Eksperymentalne modele rakiet charakteryzowały się zastosowaniem przyrządów służących do pomiarów w czasie lotu lub obecnością nowych urządzeń, polepszających aktywną bądź bierną fazę toru lotu. Tego rodzaju modelom również zaliczano czas opadania na spadochronie.

W odróżnieniu od rakiet jednostopniowych, modelom tym stosowano ograniczenie w ciężarze ładunku w stosunku do powierzchni spadochronu: nie mniej niż 10 G/dcm kw.

W klasie eksperymentalnych modeli rakiet dopuszczalne było zastosowanie silników niestandardowych. Jednakże całkowity ciężar mieszanki paliwa wszystkich silników modelu nie mógł przekroczyć 125 G i ciężar startowy modelu nie mógł przekraczać 500 G.

Modele rakiet, zbudowane zgodnie z podanymi wyżej normami technicznymi, zaprezentowały doskonałe osiągi. I tak:

Największą długotrwałość opadania na spadochronie zademonstrował model N. Korolewa, z miasta Dubna 4 min. 38 sek.

Najdłużej wśród rakietoplanów latał dwustopniowy model W. Tabakowa, z miasta Friazino — 4 min 58 sek.

Największą wysokość lotu wśród modeli dwustopniowych osiągnął model W. Skripkina, z Friazino — 458 m.

Największą wysokość lotu z ładunkiem użytecznym (FAI) uzyskał model O. Saczkowa, z miasta Czechow — 234 m.

Przyjrzyjmy się teraz najlepszym modelom startującym na zawodach.

1. MODEL RAKIETY Z ŁADUNKIEM UŻYTECZNYM

Model konstrukcji Olega Saczkowa. Zajął 1 miejsce w swej klasie, osiągnąwszy wysokość 234 m.

Kadłub sklejony z kilku warstw papieru, głowica wytoczona z drewna lipowego, do tylnej części kadłuba przyklejone usterzenie: trzy stateczniki ze sklejki 1 mm. Mniej więcej w jednej trzeciej długości kadłuba, licząc od głowicy, umieszczono dwa zaczepy startowe. Ładunek o ciężarze 30 G umieszczony w głowicy i połączony nicią kapronową ze spadochronem o średnicy czaszy 200 mm. Nad standardowym silnikiem ulokowany jest mechanizm opóźniający. Dzięki temu mechanizmowi otwarcie spadochronu następuje wkrótce po zakończeniu pracy silnika.

Urządzenie to stanowi wytoczony detal w rodzaju szpulki, poprzez którą biegnie lont długości 30 mm, palący się z prędkością 10 mm/sek. Iskra od kończącego pracę silnika dobiega do detonatora w ciągu 3 sekund i z takimż opóźnieniem wypycha spadochron z ładunkiem w chwili ukończenia pracy silnika, tj. gdy model — osiągnąwszy największą wysokość lotu — wytraci prędkość i zaczyna opadać.

Mechanizm taki był z powodzeniem wypróbowany przez wielu modelarzy, startujących w zawodach.

Model Saczkowa wyróżnia się jeszcze jedną zaletą: ładunek użyteczny umieszczony został w przedniej części kadłuba, co powoduje przesunięcie środka ciężkości modelu bardziej ku przodowi i tym samym przyczynia się do lepszej stateczności w locie. Ciężar startowy modelu wynosi 80 G.

AEROKLUB TATRZAŃSKI PO RAZ DRUGI ZDOBYŁ PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Iznów jak co roku 27—28 sierpnia zjechali się na zawody entuzjaści modelarstwa zboczowego. Wzorem lat poprzednich odbyły się one na pobliskim zboczu w okolicy Ustrzyk Dolnych.

Modelarze, których zjechało się tylko 10 (mimo zgłoszenia 16 zawodników) zostali zakwaterowani w dość wygodnym i czystym hoteliku PTTK, mieszczącym się przy ul. Fabrycznej 19.

Pierwszy dzień zawodów był fatalny; nocna burza przyniosła całodzienny, nieustannie lejący deszcz. Niski, nieprzerwany pułap chmur nie rokował żadnych nadziei na zmianę warunków pogodowych na najbliższe dni. Groziło, że impreza się nie odbędzie.

Dopiero ranek w niedzielę 28 sierpnia przyniósł bezdeszczowe warunki; stało się nawet dość słonecznie i ciepło.

W tej sytuacji zdecydowano rozegrać zawody w ograniczonej ilości startów. Regulamin przewidywał wybór trzech najlepszych wyników z pięciu startów. Z powodu straty jednego dnia ilość startów ograniczono do trzech z zaliczeniem wszystkich. Już w pierwszych startach zdecydowanie wysunął się na czoło zeszłoroczny zwycięzca Mieczysław Tapek, któremu początkowo swoimi pierwszymi dość dobrymi lotami zagrażali zawodnicy: Gustaw Scheithauer, Stefan Karski i Oswald Piwko. Startujący w zastępstwie Wiesława Jakubowskiego zawodnik nie dawał sobie rady z modelem i w rezultacie tego dobrze zapowiadający się model, ulepszona wersja zeszłorocznego „Pytona" z oryginalnie rozwiązanym sterowaniem zajął dalsze miejsca.

W rezultacie zwycięzcą po raz drugi został Mieczysław Tapek z Aeroklubu Tatrzańskiego, sumą punktów 594 (275+248+71), zdobywając po raz drugi puchar „Skrzydlatej Polski". Drugie miejsce zajął Scheithauer z Aeroklubu Śląskiego, a trzecie — Stefan Karski z Aeroklubu Tatrzańskiego. Zawodnicy ci otrzymali po jednym kryształowym pucharze ufundowanym przez Aeroklub Podkarpacki. Tak więc po dwukrotnym kolejnym zdobyciu przez Mieczysława Tapka pucharu „Skrzydlatej Polski" pozostaje jeszcze jedno zwycięstwo, aby ten zawodnik zdobył go na własność.

Osobną sprawą, która wymaga omówienia, jest fakt zbyt małej popularności imprezy w pozostałych aeroklubach. Wobec tego należy się poważnie zastanowić nad sprawą bodźców, które by doprowadziły do udziału w niej większej liczby zawodników. Dużą szkodą byłoby zlikwidowanie modelarstwa zboczowego tylko z powodu zbyt małej liczby zawodników. A przecież umiejętność wykorzystania warunków zboczowych i budowa modeli do latania na zboczu wraz z odpowiednim automatycznym urządzeniem jest godna poparcia.

Wyniki zawodów: 1. Mieczysław Tapek (Aeroklub Tatrzański) — 594 pkt, 2. Gustaw Scheithauer (Aer. Śląski) — 519 pkt, 3. Stefan Karski (Aer. Tatrzański) — 316 pkt, 4. Oswald Piwko (Aer. Śląski) — 281 pkt, 5. Lucjan Dusza (Aer. Podkarpacki) — 259 pkt. 6. Wiesław Dziuba (R.O.W.) — 255 pkt, 7. Wiesław Jakubowski (Aer. Tatrzański) — 249 pkt, 8. Józef Wojtek (R.O.W.) — 193 pkt, 9. Stanisław Guzik (Aer. Podkarpacki) — 145 pkt, 10. Teofil Sikora (R.O.W.) — 106 pkt.

LESZEK KOMUDA

2. MODEL RAKIETY DWUSTOPNIOWEJ

Zbudował model Paweł Bujwołow, z miasta Dubna. Zajął on 2 miejsce w swej klasie, osiągając wysokość 426 m (tylko o 32 m gorzej od zwycięzcy).

Kadłub modelu sklejony z kilku warstw ścisłego papieru. Charakterystyczną cechą modelu jest jego ostro zakończona przednia część kadłuba. Dzięki temu zmniejszony został ciężar całkowity — wynosi on tylko 100 G. W głowicy znajduje się mechanizm ogranicznika czasowego, wykonany w kształcie stożka.

Stateczniki w usterzeniu pierwszego stopnia rakiety mają silny skos. Dzięki temu końce usterzenia występują poza dolny kraniec kadłuba i stanowią zarazem podpórki dla ustawienia modelu na wyrzutni.

MODEL RAKIETOPLANU

Konstruktorem modelu jest Jurij Szibanow ze Szczełkowa. Zajął on 2 miejsce w swej klasie, demonstrując lot w czasie 3 minuty 22 sekundy.

Model ma składane skrzydło, umieszczone w kadłubie trzystopniowej rakiety o długości 940 mm. Wewnątrz smukłego kadłuba (o średnicy 23 mm) znajduje się złożony płat trójkątny sporządzony z trzech listewek połączonych ze sobą zawiasowo i pokrytych papierem japońskim. Detonator wyciąga skrzydło rakietoplanu częścią ogonową do przodu.

Wszystkie trzy stopnie modelu wyposażone są w standardowe silniki prochowe. Nad silnikiem trzeciego stopnia mieści się trzysekundowy ładunek opóźniający. Stateczniki usterzenia wszystkich trzech stopni modelu rakiety stanowią jedną wspólną powierzchnię. Ciężar startowy modelu rakiety wraz z rakietoplanem wynosi 200 G.

3. EKSPERYMENTALNY MODEL RAKIETY

Model dwustopniowej rakiety, zbudowany przez Władymira Letowa z Kaliningradu, zajął pierwsze miejsce w klasie modeli eksperymentalnych, osiągając długotrwałość lotu 2 minuty i 25 sekund. Kadłub rakiety konstrukcji normalnej, z tym, że usterzenie ma oryginalny kształt.

Usterzenie pierwszego stopnia rakiety ma kształt trapezoidalny, zaś stopnia drugiego — trójkątny. Model Letowa uzyskał punkty dzięki prostej konstrukcji przyspieszeniomierza, składającego się z ciężarka podwieszonego na sprężynce. Przyrząd ulokowany jest w zasobniku, posiadającym okienko dla obserwacji podziałki przed startem.

Po zakończeniu pracy silnika drugiego stopnia rozwija się spadochron, na którym opada cały drugi stopień rakiety wraz z zasobnikiem. Model waży bez silników 60 G, zasobnik z przyrządem 20 G.

4. WYRZUTNIE STARTOWE

W klasie wyrzutni startowych największe sukcesy osiągnęła grupa modelarzy ze Stacji Młodych Techników z miasta Monino. Zademonstrowali oni wyrzutnię dla modeli rakiet radiokierowanych (pokaz przeprowadził P. J. Gurow).

Bardzo ciekawy model — samobieżnej wyrzutni rakietowej, zdalnie kierowanej, przedstawił społeczny instruktor modelarstwa J. D. Ugarow, z miasta Pawłowo-Posada. Model gąsienicowego transportera swobodnie manewrował, przybierał odpowiedni kąt nachylenia i dzięki sygnalizacji zapewniał sprawny start dwóch rakiet.

Jako zaproszony gość, moskiewski modelarz W. Z. Tunik zademonstrował dwie stacjonarne wyrzutnie rakietowe, kierowane zdalnie przewodowo i działające wyśmienicie. Modeliki rakiet — b. oryginalne, gdyż zawierające zasobnik spadochronowy wykonany z aluminium.

5. WNIOSKI

Zawody uwidoczniły bez najmniejszej wątpliwości dalszy rozwój techniki modelarstwa rakietowego. Cechą charakterystyczną była niezawodność rozruchu silników rakietowych.

Zauważyć się dała duża ilość dobrze wykonanych rakiet jednostopniowych z ładunkiem i wysokościowych rakiet wielostopniowych. Silnie została zaakcentowana obecność modeli rakietoplanów. Uwidoczniły się jednak zarazem niedostateczne umiejętności techniczne zawodników w klasie rakiet eksperymentalnych, w pierwszym rzędzie przypadkowy dobór przyrządów pomiarowych i brak wyskalowania podziałki. Dalej: mało było naprawdę poważnych udoskonaleń, polepszających lot modeli rakiet.

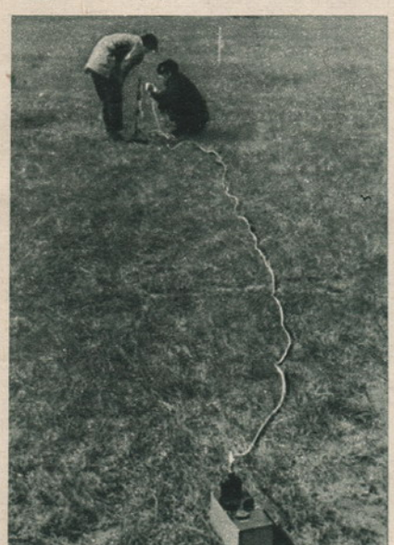
W celu polepszenia sytuacji w klasie eksperymentalnych modeli rakiet — postanowiono, iż na następnych zawodach w r. 1967: Obowiązywać będą tylko dwa typy przyrządów: przyspieszeniomierz i wysokościomierz. Modelarz ma prawo zastosować w swym modelu tylko jeden z tych przyrządów (jeśli chce w ogóle taki przyrząd stosować).

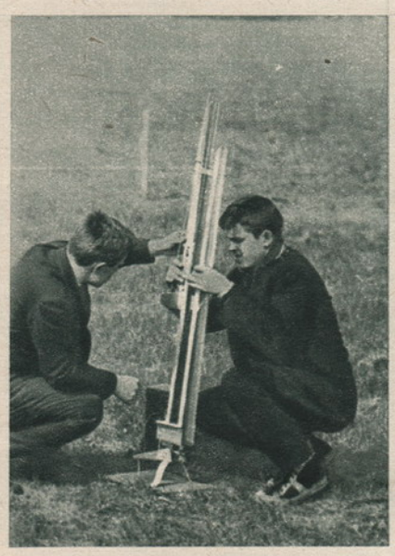
Ponadto obowiązywać będą następujące — do wyboru — rodzaje udoskonaleń; wirujący płat hamujący, obroty modelu na aktywnym odcinku lotu w celu polepszenia stateczności, zastosowanie urządzeń automatycznych w celu utrzymania zaplanowanego czasu lotu z pracującym silnikiem, zdalne kierowanie falami radiowymi dla: albo wykonania manewru w czasie lotu, albo rozwinięcia skrzydeł modelu rakietoplanu.

Jeśli modelarz zechce zastosować w swym modelu jakiekolwiek ulepszenie, może wybrać tylko jedno z wyżej wymienionych.

Dopiero, gdy tego rodzaju ulepszenia i przyrządy nasi modelarze zaczną stosować bez trudu, można będzie przystąpić do dalszych udoskonaleń. To nie ograniczenie inicjatywy, lecz planowe skierowanie bezładnej działalności na właściwe tory.

Tłumaczył z rosyjskiego J.Z.





Zdjęcia z zawodów: G. DRAGUNOW — Moskwa. U góry — przygotowania startowe modelu Anatola Trochina. Niżej — doświadczalny model Walentina Tunika z Moskwy

W zawodach uczestniczyły również dziewczęta. Oto Nina Zatogina, uczennica 8 klasy i W. Dydydko z miasta Dubna. Godnym uwagi modelem była konstrukcja E. Andjanowa, ucznia 8 klasy z Broniłowa

Typowa wyrzutnia opracowana w Stacji Młodych Techników w mieście Dołgoprudnyj. Poniżej — doświadczalny model Anatola Trochina, ucznia 10 klasy z miasta Klimowska

Model rakietoplanu ze skrzydłami elastycznymi uzyskał czas lotu 2 min 25 sek. Konstrukcja Oparniewa i Osadczego z miasta Elektrostal. Niżej — widoczne są szczegóły wyrzutni konstrukcji W. Dydytko

TRZECI ATAK

Dnia 2 września 1939 roku o godzinie 16.55 ppor. pil. Jan Jasiński ze 161 eskadry myśliwskiej 6 Pułku Lotniczego, wchodzącego w skład lotnictwa armii „Łódź", zestrzelił na północny wschód od Wielunia samolot hitlerowski typu Hs-126. Poniższa opowieść została napisana na podstawie relacji inż. Jana Jasińskiego, będącego aktualnie zastępcą dyrektora Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego.

Dzień wcześniej, 1 września, podporucznik Jasiński zaatakował samolot niemiecki He-111. Po oddaniu pierwszych strzałów przez pilota P-jedenastki, hitlerowski samolot bombowy uciekł w chmury.

DOCHODZIŁA godzina szesnasta. Zastępca dowódcy dywizjonu myśliwskiego kpt. pil. Władysław Szcześniewski uważnie obserwował lądującą P-jedenastkę. Wracała na lotnisko polowe Widzew koło Pabianic z placówki w Zduńskiej Woli. Znajdowała się tam zasadzka dywizjonu, z której startowali piloci myśliwscy do ataku na hitlerowskie wyprawy bombowe.

Dowództwo dywizjonu przygotowało na wroga trzy tego rodzaju zasadzki. Wszystkie one znajdowały się w rejonie tras niemieckich wypraw bombowych. Dzięki dobrej organizacji polscy piloci myśliwscy mogli z dużym prawdopodobieństwem zaskoczenia atakować lecące na wschód lub wracające do swych baz wypadowych maszyny hitlerowskie.

Przybyły ze Zduńskiej Woli ppor. pil. Marian Trzebiński podszedł do kapitana Szcześniewskiego i złożył mu zwięzły meldunek z działalności placówki.

Tego dnia kilkakrotnie startowali piloci tej placówki do pościgu za nieprzyjacielem. Piraci Luftwaffe wracający z nalotów na miasta niechętnie przystępowali do walki i w większości przypadków ratowali się ucieczką.

Podporucznik Trzebiński po stoczonej walce powrócił do bazy dywizjonu zgodnie z regulaminem i ustaleniami bojowymi. Samolot, który brał udział w walce, musiał być poddany przeglądowi technicznemu. W chwili gdy pilot składał meldunek, mechanicy już się nim zaopiekowali. Zamaskowaną i niewidoczną z powietrza P-jedenastkę sprawdzali teraz szczegółowo specjaliści dywizjonowi.

Najbliżej dwóch rozmawiających oficerów stał ppor. pil. Jan Jasiński. Gdy podporucznik Trzebiński zakończył relacjonowanie sytuacji placówki w Zduńskiej Woli oraz sytuacji w jakiej się znalazł podczas walki, kapitan Szcześniewski zapalił papierosa, a następnie spojrzał w niebo. Zaciągając się dymem rozejrzał się dookoła nic nie mówiąc. Napotkał poważne spojrzenia oficerów i podoficerów. Był zadowolony, że wszystko słyszeli. Każdy z nich powinien wiedzieć to co mówił podporucznik Trzebiński. Wróg był silny, podstępny i niebezpieczny. Jego samoloty miały przewagę prędkości nad maszynami polskimi. Należało więc znać każdą relację z walki, aby wiedzieć jaką najlepiej zastosować taktykę w kolejnym locie bojowym, który mógł być podobny do opowiedzianej sytuacji przez kolegę dywizjonowego. Informacje takie były szczególnie cenne dla tych, którzy nie stoczyli jeszcze bezpośredniej walki powietrznej z wrogiem. Doświadczenie myśliwskie należało zdobywać szybko, zanim nieprzyjaciel nie zastosuje nowego sposobu walki.

Wzrok kapitana napotkał na spokojne spojrzenie podporucznika Jasińskiego.

— Ty polecisz do Zduńskiej Woli — powiedział do Jasińskiego. — Trzebiński musi odpocząć.

Podporucznik Jasiński był zadowolony z decyzji kapitana. Wiedział, że w tej chwili każdy z myśliwców zazdrościł mu tego lotu. Wszyscy bowiem rwali się do walki, wszyscy czekali na rozkaz do startu. Mimo iż świadomi byli przewagi hitlerowskiej Luftwaffe, to jednak pewni byli, iż zaskoczeniem i taktycznym wykorzystaniem swych maszyn mogą z powodzeniem zmierzyć się z wrogiem.

Po otrzymaniu rozkazu kapitana podporucznik Jasiński zadecydował, iż poleci z nim pchor. pil. Edward Kramarski, młody dobrze zapowiadający się pilot myśliwski.

Gdy obie maszyny kołowały do startu, z boku wybiegł plut, pil. Marian Domagała, który był oficjalnie w kluczu podporucznika Jasińskiego. Widząc, że jego dowódca zabrał na placówkę innego pilota, był mocno zdeprymowany tym, iż pominięto go w locie bojowym.

Wkrótce P-jedenastki znalazły się w powietrzu. Leciały na zachód wzdłuż toru kolejowego. Pilot prowadzący, podporucznik Jasiński, odnalazł bez trudu miejsce placówki w Zduńskiej Woli. W ten sposób zasadzka dywizjonu obsadzona została pełnym kluczem myśliwskim, a przybyły z Widzewa oficer objął dowództwo nad placówką. Zastał tam ppor. pil. Mariana Szuberta i kpr. pil. Rogowskiego. Po pewnym czasie wystartowali oni, zresztą bez powodzenia, w pościg za samolotami niemieckimi. Wkrótce wrócili na polowe lądowisko zasadzki, ponieważ nie mogli dogonić nieprzyjaciela. Po ich lądowaniu przyszła kolej na parę alarmową podporucznika Jasińskiego. Piloci Jasiński i Kramarski zajęli miejsca w kabinach swych P-jedenastek. Przypasani i gotowi, czekali na sygnał do startu.

Przed zajęciem miejsca w kabinie podporucznik Jasiński wydał polecenie Szubertowi, aby ten dał znak ręką kiedy usłyszy dźwięk silnika samolotu wroga. Ponadto, aby po starcie wyłożył płachtę wyznaczając kierunek lotu maszyny hitlerowskiej.

Tak też się stało.

W pewnej chwili podporucznik Szubert dał znak ręką do startu. Po osiągnięciu wysokości rzędu 500 metrów podporucznik Jasiński przelatując wraz z Kramarskim nad lotniskiem polowym zauważył wyłożoną białą płachtę w kierunku 220 stopni. A więc tam należało szukać nieprzyjaciela. Wzniósł się więc coraz wyżej i leciał we wskazanym kierunku. Za nim jak cień sunął podchorąży Kramarski.

Lecieli przez około dziesięć minut. Ponieważ nie napotkali wroga, podporucznik Jasiński postanowił wrócić na placówkę w Zduńskiej Woli. Położył więc samolot na lewe skrzydło i zatoczył krąg.

Właśnie wtedy na horyzoncie zobaczył sylwetkę samolotu rozpoznawczego. Wkrótce poznał go; by-

ła to maszyna hitlerowska typu Hs-126.

W oczach Jasińskiego pojawił się błysk. Postanowił dopaść wroga i zrzucić go na ziemię. Lecąc nieco poniżej, aby zostać niezauważonym przez niego, rozglądał się na lewo i na prawo. Sprawdzał czy miał do czynienia z maruderem, czy też z samolotem eskortowanym przez własne samoloty myśliwskie. Nie zauważył jednak w sąsiedztwie samolotów niemieckich.

Tuż za nim, osłaniając jego P-jedenastkę, leciał podchorąży Kramarski.

Stopniowo podsuwał się pod samolot hitlerowski, zachodząc jednocześnie od tyłu.

Podporucznik Jasiński, gdy zbliżył się na odległość około stu metrów, zauważył dokładnie czarne krzyże na białym polu. Zabiło mu wtedy silniej serce. Wykonał więc małe przewyższenie, przymrużył oko i wycelował w niego pierwszą serię z karabinu maszynowego.

Po smugach pocisków zauważył, że seria ta poszła trochę po tylnej części kadłuba samolotu hitlerowskiego. Wtedy podciągnął P-jedenastkę nieco wyżej i wymierzył drugą serię. Ta była bardzo celna. Siedziała cała we wrogiej maszynie. Z ulgą patrzył jak z tamtej maszyny wydostaje się dym.

W tej samej chwili podporucznik Jasiński otrzymał postrzał w rękę i nogę. Sądził, że to podchorąży Kramarski przymierzając się do strzału źle wymierzył i ostrzelał własny samolot. Mając na uwadze, że młody pilot się poprawi, podporucznik Jasiński jeszcze raz nacisnął spust swego karabinu maszynowego. Trzecia seria ugodziła celnie samolot wroga.

Dopiero wówczas z hitlerowskiej maszyny buchnęła olbrzymia kita dymu. W ślad za nią płynął złotawo-czerwony płomień, wydłużył się i obejmował kadłub. Po chwili oddzieliła się od niego jakaś blacha, posypały się kawałki drewna. Wyglądało to jakby ktoś zdmuchnął trociny z kadłuba.

Trzeci atak okazał się więc najskuteczniejszy. Równocześnie podporucznik Jasiński zauważył jak pod jego P-jedenastką przeleciał samolot hitlerowski Me-110. Gdy zerknął ku górze, zauważył drugi Me-110 lecący w przeciwną stronę.

Tymczasem Hs-126 palił się coraz bardziej. Nagle zachwiał się i zatoczył krąg. Maszynę opuszczała załoga.

Całe zdarzenie trwało bardzo krótko. Podporucznik Jasiński szukał wzrokiem podchorążego Kramarskiego, wypatrywał dookoła, zawracał. Niebo było puste. „Czyżby poleciał za którymś z samolotów niemieckich? — myślał z niepokojem.

Zwycięstwo było pewne. Samolot hitlerowski przechylił się nagle i ciągnąc za sobą długi warkocz dymu uderzył w ziemię.

Podporucznikowi Jasińskiemu coraz bardziej dokuczał ból w nodze i w ręce. Ponieważ Kramarskiego nigdzie nie było, postanowił wrócić na lotnisko Widzew, gdzie stacjonowało dwództwo dywizjonu.

Gdy dolatywał do Pabianic zauważył walkę powietrzną, którą toczyli jego koledzy dywizjonowi z samolotami niemieckimi. Podporucznik Jasiński mimo odniesionych ran, zamiast lądować na lotnisku, które miał już w polu widzenia, postanowił włączyć się do walki. Widząc co najmniej dwukrotną przewagę nieprzyjaciela nad polskimi myśliwcami zdecydował się pomóc im i tym samym zwiększyć liczebność samolotów z biało-czerwonymi szachownicami.

Podczas tej walki zestrzelił samolot Me-110, ale i jego P-jedenastka została zapalona. Przytomność umysłu i niezawodny spadochron uratowały mu życie. W niezwykle skomplikowanej sytuacji musiał opuszczać palący się samolot myśliwski. Poparzony i ciężko ranny, przez wiele tygodni pozostawał pod opieką lekarską. Kilkakrotnie zmieniał szpitale, aby nie wpaść w ręce hitlerowców.

Przeżył okropności okupacji. Po wojnie znów zjawił się na lotnisku, aby dalej latać. Ukończył studia techniczne. Ustanowił pierwszy po wojnie rekord krajowy w szybownictwie. Od 1956 roku organizował Łódzki Zespół Lotnictwa Sanitarnego i latał jako pilot. Potem został przeniesiony do Warszawy na stanowisko szefa technicznego Lotnictwa Sanitarnego. Aktualnie posiada uprawnienia pilota doświadczalnego, pilota śmigłowcowego, wykonuje loty sanitarne i pracuje na stanowisku zastępcy dyrektora Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego.

III/6 dywizjon myśliwski — w którym latał ppor. pil. Jan Jasiński — podczas kampanii wrześniowej zestrzelił jedenaście samolotów hitlerowskich, oczywiście nie licząc samolotów prawdopodobnie zestrzelonych względnie uszkodzonych. Wchodził on w skład lotnictwa armii „Łódź".

Dywizjon ten składał się z dwóch eskadr: 161 eskadra wyposażona była w samoloty P-11, zaś eskadra 162 w samoloty P-7. Łącznie dywizjon miał 22 samoloty bojowe i jedną maszynę łącznikową RWD-8.

Dnia 1 września 1939 roku na lotnisku Widzew koło Pabianic stan dywizjonu wynosił 21 samolotów, ponieważ jedna maszyna została uszkodzona w przeddzień wybuchu wojny.

Dowództwo dywizjonu zorganizowało trzy zasadzki: w Łasku, Woli Wężykowskiej i Zduńskiej Woli. Piloci myśliwscy pierwszego dnia wojny stoczyli kilka walk powietrznych. Nie zestrzelili jednak żadnego samolotu wroga. Dopiero następnego dnia, 2 września, dywizjon odniósł piękny sukces bojowy: strącono 5 maszyn hitlerowskich.

Dzień 3 września przyniósł dywizjonowi dalsze zwycięstwa: zestrzelono trzy dalsze samoloty nieprzyjacielskie. W ten sposób konto samolotów Luftwaffe strąconych przez dywizjon wzrosło do ośmiu samolotów. Tego dnia dywizjon stracił 4 własne samoloty. Zostały one zestrzelone względnie uszkodzone do tego stopnia, iż nie nadawały się do naprawy.

Począwszy od 4 września dywizjon dysponował 10 samolotami. Jedną zasadzkę zlikwidowano (w Woli Wężykowej) ze względu na bezpośrednie zagrożenie nieprzyjaciela. Tego dnia piloci dywizjonu zestrzelili dwa samoloty wroga ale i stracili dwie własne maszyny, nie licząc trzech spalonych na własnym lotnisku przez Me-109. Następnego dnia dywizjon dysponujący pięcioma samolotami działa z zasadzek. Rano 6 września przeniósł się rzutem powietrznym na lotnisko Kierz pod Lublinem, do Brygady Pościgowej i walczył dalej w jej składzie.

Dowódcą III/6 dywizjonu myśliwskiego był mjr pil. Stanisław Morawski, a dowódcami eskadr: 161 — kpt. pil. Władysław Szcześniewski i 162 — ktp. pil. Bernard Groszewski. Najlepszy wynik bojowy dywizjonu osiągnął ppor. pil. Czesław Główczyński. Zestrzelił on 3 1/2 samolotu hitlerowskie w kampanii wrześniowej. Ponadto zwycięstwa powietrzne odnieśli, miedzy innymi, piloci: Jasiński, Malinowski, Zadroziński, Prętek, Urbańczyk i Koc.

Dnia 17 września — zgodnie z otrzymanym rozkazem — piloci dywizjonu w ramach Brygady Pościgowej przelecieli granicę rumuńską.

TADEUSZ MALINOWSKI

RELACJA Z POKŁADU RADZIECKIEGO ZBIORNIKOWCA STRATEGICZNEGO

AUTOBUSY z personelem latającym mknęły w stronę lotniska. Wkrótce kierowcy podjeżdżali już do olbrzymich, drzemiących na betonie skrzydlatych maszyn...

Załogi radzieckich gigantów startowały na wykonanie zadań. W odległości wielu tysięcy kilometrów od lotniska działały bombowce strategiczne, uzbrojone w pociski rakietowe. Zbiorniki ich były pełne paliwa, ale jeśli chcą przebywać długo w powietrzu, muszą uzupełniać zapas. Po to właśnie istnieją maszyny mogące zaopatrywać w paliwo w powietrzu.

Na pokładzie takiego właśnie radzieckiego zbiornikowca powietrznego reporter tygodnika „Niedziela" — Miesiacew — towarzyszył załodze w locie na wykonanie zadania. Oto jego relacja.

Lotnikom nie wolno spóźniać się na spotkanie — zwłaszcza na tak doniosłe — pisze Miesiacew. — Za kilka godzin, dokładnie co do minuty, nasz zbiornikowiec powietrzny powinien być już w strefie spotkania z bombowcem i, nie przerywając lotu, przepompować do jego zbiorników kilka ton paliwa.

Pracownicy służby zaopatrzenia opuszczają pokład. Członkowie załogi wspinają się po wysokiej drabince i znikają w luku widniejącym w przedniej części samolotu. Tylko sierżant Jurij Krapaczow, dowódca stanowisk ogniowych i operator urządzeń tankujących — w jednej osobie, wchodzi do luku w ogonie samolotu. Tam, w nieco ciasnawej, dla tak potężnie zbudowanego sierżanta, kabinie, na tle opancerzonego oszklenia widnieje pulpit sterowania tankowaniem...

Trudno wprost uwierzyć, że tak ogromna maszyna może tak lekko wystartować. Ze stanowiska strzelca widze, jak inżynier pokładowy Wasilij Kukanow przesuwa dźwignie gazu do oporu. Tysiące koni mechanicznych ryknęły kryjąca się w nich mocą. Ale tu, w kabinie, ten potworny huk, dzięki doskonałej hermetyzacji, przypomina raczej syczenie i pogwizdywanie zwykłego prymusa...

I oto jesteśmy już w powietrzu — kontynuuje reporter. Wchodzimy na podany kurs. Dowódca zbiornikowca strategicznego Nikołaj Sziczkow włącza automatycznego pilota. Samolot leci z dużą prędkością. To doskonałe urządzenie wyręcza dowódcę, utrzymując ściśle nakazany kurs i wysokość. Sziczkow zdjął nogi z pedałów, puścił sterownicę i rozmawia o czymś beztrosko z drugim pilotem. Na pokładzie panuje wesoły nastrój. W pewnym momencie nawigator oderwał wzrok od stolika, rozorostował kości i w słuchawkach hełmofonu rozległ się jego głos: „Wkrótce będziemy na miejscu".

Łatwo powiedzieć: „na miejscu". Kwadrat na olbrzymiej wysokości o bokach liczących setki kilometrów — oto nasze miejsce. Tu właśnie spieszy bombowiec — nosiciel rakiet, aby uzupełnić paliwo.

Jeśli określać odległość i prędkość kategoriami ziemskimi — to bombowiec jest bardzo daleko: na ekranie rodiolokatora pokładowego jeszcze go nie widać. Głos tamtego pilota słyszy tylko dowódca, nawigator i radiotelegrafista — umawiają się na spotkanie. Nawigator znów dokonuje obliczeń: on bowiem musi wyznaczyć dokładnie najdogodniejsze do zaopatrywania „miejsce" w przestrzeni, on też musi orientować się, co w danej chwili wskazują poszczególne przyrządy.

Na ekranie ukazuje się odbicie celu: zbliża się nosiciel rakiet. Dowódca, kręcąc gałką regulatora, wnosi ostatnie poprawki do autopilota. W czasie zaopatrywania on właśnie będzie pilotować maszynę.

Smukły gigant wolno zbliża się do zbiornikowca. Lecimy po kręgu, oczekując zbliżenia. Krapaczow podaje inżynierowi pokładowemu odległość: tysiąc metrów... sześćset... czterysta... Bombowiec zbliża się coraz bardziej. Ależ to olbrzymia maszyna! Przechylił się ze skrzydła na skrzydło — czyżby pozdrawiał? Okazuje się, że nie. Załoga przekazała pozdrowienia już wcześniej, przez radio. Obecnie droga jest każda minuta, nie ma czasu na sentymenty.

Zbiornikowiec leci teraz w linii prostej. Zaraz się zacznie! Ogromne cielsko nosiciela rakiet opada niżej zbiornikowca. W tym momencie na pulpicie inżyniera pokładowego zapala się mnóstwo światełek sygnalizacyjnych. Włącza się operator urządzeń tankujących, znów podaje odległość: sto metrów... sześćdziesiąt, czterdzieści. Bombowiec przygotowuje się do zaopatrywania.

Już samoloty połączyły się! Zamigotało światełko na pulpicie nawigatora. Oznacza to, że pompy zaczęły działać i do zbiorników nosiciela rakiet popłynęło paliwo.

Załogi pracują w milczeniu. Ale nerwy pilotów bombowca napięte są do ostatnich granic. Odprężenie nastąpi dopiero wówczas, gdy na pulpicie pilota zapali się, najważniejsze ze wszystkich, zielone światełko — „koniec zaopatrywania". Wtedy Krapaczow naciśnie swój przycisk — on bowiem kieruje odczepieniem przewodów.

Od lotniska dzielą nas tysiące kilometrów — pisze dalej reporter. I taką niemalże odległość trzeba będzie pokonać w drodze powrotnej, a przecież my nie będziemy uzupełniać własnych zapasów paliwa!

Przewody odczepione! Dowódcy załóg wymieniają basem: „dziękuję, zuchy!" „nie ma za co", „lecimy dalej", „bądźcie zdrowi..." Na pokładzie zbiornikowca wszyscy wyraźnie ożywili się. Nawigator rozpakowuje porcję żywności: „Najwyższy czas coś zjeść, chłopcy!" Gdzieś w dali mignęło srebrzyste cygaro bombowca, który zaledwie minutę temu kołysał się potulnie obok nas.

Wracamy i my — kończy swą relację Miesiacew.

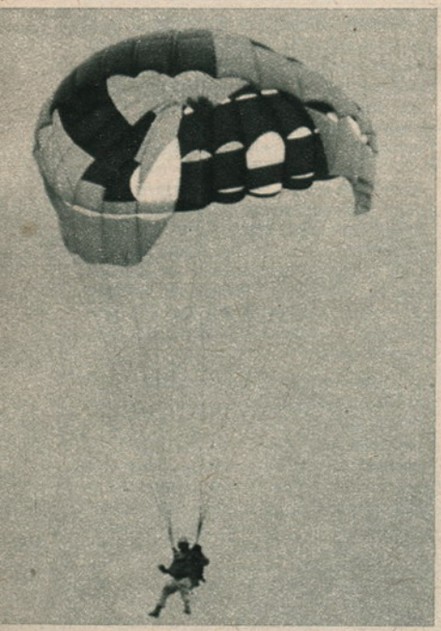
Dowódca załogi Nikołaj Sziczkow wykonuje zakręt — zbiornikowiec strategiczny wchodzi na kurs powrotny. (H)

IX CZSpad ZAKOŃCZONE

Wraz z opublikowaniem pełnych oficjalnych wyników IX Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" czas na ich omówienie. Nasze zawody cieszą się z każdym rokiem coraz większym zainteresowaniem. Jesteśmy zadowoleni, że w IX Zawodach Całorocznych, które zakończyły się 14 sierpnia br., wzięła udział — jak do tej pory — rekordowa ilość uczestników wyrażająca się liczbą 112 skoczków spadochronowych. Ten fakt nas cieszy i napawa nadzieją na przyszłość.

Jak już wspomniano, 14 sierpnia br. zakończyły się IX Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski", które jednocześnie były eliminacjami do XI Spadochronowych Mistrzostw Polski oraz do III Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów. Do mistrzostw Polski zakwalifikowało się 66 spośród 112 uczestników tegorocznych Zawodów Całorocznych. Prawo startu w XI SpadMP wywalczyło 47 skoczków, a możliwość uczestniczenia w III SpadMPJ uzyskało 19 sportowców spadochronowych.

W tym miejscu trzeba dopowiedzieć, iż zgodnie z regulaminem trzy kwalifikujące konkurencje do mistrzostw Polski (seniorów) rozegrało 53 skoczków, a do mistrzostw Polski juniorów 25 skoczków. W ten sposób konkurencje obowiązujące regulaminem zaliczyło 78 zawodników. Ze względu na słabe wyniki uzyskane przez niektórych skoczków, odbiegające wyraźnie od średniego poziomu wyczynowego oraz ograniczoną ilość miejsc na mistrzostwach Polski, komisja kwalifikująca zadecydowała, iż prawo startu w Bielsku-Białej będzie miało tylko 66 uczestników Zawodów Całorocznych. W ten sposób możliwość udziału w mistrzostwach utraciło 12 skoczków. Krótko mówiąc zakwalifikowano najlepszych.



Spadochron wyczynowy „Para-Commander". Nie wykluczone, iż w najbliższych latach na spadochronie tego typu względnie wersjach rozwojowych będą startować uczestnicy Całorocznych Zawodów Spadochronowych. Wtedy to wartości punktowe za celność lądowania uzyskane przez zawodników będą na pewno lepsze.

Ogółem rozegrano 316 konkurencji. Komisja sędziowska zaliczyła jednak tylko 304. 12 konkurencji odrzucono. Powodem była nieprawidłowo wypełniona dokumentacja sportowa względnie dokumentacja nadesłana z opóźnieniem, a w tym przypadku po obliczeniu wyników.

Ponadto 15 razy poprawiono aktualne wyniki sportowe, uzyskując za drugim razem rezultaty lepsze od poprzednich. W sumie podczas trwania tegorocznych zawodów wykonano 638 skoków z samolotu.

Na 304 przeprowadzonych konkurencji największą frekwencją cieszyła się pierwsza, w której uczestniczyło 101 zawodników. Drugą konkurencję rozegrało 73 skoczków, piątą 69 sportowców, a ósmą (akrobację) 61 zawodników.

Spośród 112 uczestników tegorocznych Zawodów Całorocznych 17 skoczków rozegrało po cztery konkurencje, 61 po trzy konkurencje, 19 po dwie konkurencje, a 15 po jednej konkurencji. Ponad jedna trzecia skoczków startujących w naszych zawodach (dokładnie 34), rozpoczęła zawody i z różnych przyczyn nie zdołała zaliczyć drugiej, względnie trzeciej konkurencji.

Zwycięzcą IX Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" został **Jan Stryjak z Aeroklubu Wrocławskiego.** Sukces zapewniły mu trzy wysoko punktowane konkurencje. Drugie i trzecie równorzędne miejsca zajęli skoczkowie Aeroklubu Krakowskiego: Ryszard Giec i Henryk Czyż.

Pierwsze miejsce zajął Jan Stryjak, ten sam skoczek, który w ubiegłym roku zajął ostatnią lokatę w naszych zawodach. Skok z ostatniego miejsca na pierwsze jest olbrzymi, ale i podyktowany został ambitnym i sportowym podejściem do Zawodów Całorocznych. W tym miejscu pragniemy również z satysfakcją podkreślić, iż Jan Stryjak wywalczył również w IV Zawodach Całorocznych przeprowadzanych w 1961 roku.

Tegoroczne zawody wykazały lepszą organizację, szybsze informowanie komisji sędziowskiej o dokonanych wyczynach oraz prawidłową (z małymi wyjątkami) dokumentację sportową. Komisja sędziowska spotkała także i pewne nieprawidłowości w nadsyłanej dokumentacji. Wszystkie niewłaściwe zgłoszenia wyczynu zostały odrzucone. A szkoda! Niejednokrotnie bowiem uzyskane, a odrzucone wyniki były naprawdę dobre.

Brak podpisu skoczka, który uzyskał wyczyn, względnie komisarzy sportowych kontrolujących dany skok, uniemożliwiał zaliczenie konkurencji. Instruktorzy przed wysłaniem dokumentacji wyczynu powinni ją dobrze sprawdzić, aby uniknąć powtarzania konkurencji (niezaliczonych).

Dnia 15 sierpnia br. rozpoczęły się X Jubileuszowe Zawody Całoroczne. Przy tej okazji przypominamy, iż z każdym rokiem zakwalifikowanie się skoczków do mistrzostw Polski poprzez Zawody Całoroczne będzie coraz trudniejsze. Tylko ci skoczkowie, którzy uzyskają najwyższe noty punktowe za każdą konkurencję, będą mieli szanse udziału w mistrzostwach Polski. Jeszcze raz życzymy wszystkim skoczkom pomyślnego lotu.

(m)

WYNIKI
IX CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

	Zawodnik	Aeroklub	pkt.	konk.
1	Jan Stryjak	Wrocław/WKS	4 738	4
2—3	Ryszard Giec	Kraków/WPD	4 630	3
2—3	Henryk Czyż	Kraków/WPD	4 630	4
4	Jan Kuliś	Częstochowa	4 622	3
5	Jerzy Dudek	Krosno	4 550	3
6	Henryk Sowada	Katowice	4 495	4
7	Roman Wojak	Toruń	4 491	4
8	Wiesław Lenczner	Wrocław/WKS	4 483	4
9	Jan Włodarczyk	Katowice	4 460	4
10	Janusz Osiecki	Wrocław/WKS	4 458	4
11	Zbigniew Adamczyk	Kraków/WPD	4 455	3
12	Tadeusz Wieczorek	Wrocław/WKS	4 413	3
13	Augustyn Konior	Kraków/WPD	4 390	3
14	Marek Szugzda	Kraków/WPD	4 380	3
15	Stefan Grabski	Gdańsk	4 361	4
16	Włodzimierz Chabasiński	Włocławek	4 352	3
17	Janusz Wadlewski	Łódź	4 350	4
18	Andrzej Kowalski	Bydgoszcz	4 325	3
19	Stanisław Tatoń	Bielsko-Biała	4 298	4
20	Ryszard Łukanowski	Lublin	4 275	3
21	Stanisław Sośnicki	Wrocław/WKS	4 265	3
22	Marcin Jaxa-Rożen	Jelenia Góra	4 255	3
23	Bohdan Porębski	Bydgoszcz	4 220	3
24	Grzegorz Miliński	Łódź	4 192	4
25	Bogdan Dolecki	Wrocław	4 190	4
26	Henryk Serda	Kraków/WPD	4 180	3
27	Józef Konert	Olsztyn	4 160	3
28	Władysław Koźmiński	Wrocław/WKS	4 113	3
29	Józef Stelmaszyk	Krosno	4 050	3
30	Tadeusz Wesołowski	Kraków	4 046	4
31	Adam Kasza	Zielona Góra	4 010	4
32	Mariusz Muszkiet	Łódź	4 002	3
33	Zenon Brongiel	Krosno	4 000	3
34	Janusz Myśliwiec	Kraków/WPD	3 990	3
35	Ryszard Pawełkiewicz	Kielce	3 944	3
36	Franciszek Pogorzelski	Zielona Góra	3 865	4
37	Adam Bujnowski	Wrocław/WKS	3 863	3
38	Władysława Sternicka	Bielsko-Biała	3 856	3
39	Andrzej Kolatorski	Zielona Góra	3 837	3
40	Edmund Janowski	Toruń	3 795	4
41	Henryk Rozwadowski	Kraków/WPD	3 750	3
42	Janina Zwierzchowska	Wrocław	3 706	3
43	Ryszard Kosina	Kraków	3 697	3
44	Stanisław Orzech	Rzeszów	3 656	3
45	Edward Sosnowski	Toruń	3 632	3
46	Stanisław Kuźmiar	Wrocław/WKS	3 553	2
47	Wiesław Pawełkiewicz	Kielce	3 538	3
48	Maria Leszko	Gdańsk	3 518	3
49	Jerzy Maciejewski	WOPK/WKS	3 509	3
50	Zygmunt Renz	Poznań	3 409	3
51	Paweł Bugajski	Kielce	3 373	3
52	Czesława Lewandowska	Inowrocław	3 321	3
53	Jan Antczak	Inowrocław	3 307	3
54	Mieczysław Kirszkowski	Toruń	3 296	3
55	Roman Stasieczek	Lublin	3 250	3
56	Edmund Wiśniewski	Inowrocław	3 241	3
57	Jan Ślusarski	Lublin	3 225	3
58	Czesław Zawadzki	Lublin	3 210	3
59	Henryk Masiul	Olsztyn	3 180	3
60	Waldemar Sienkiewicz	Olsztyn	3 165	3
61	Wiesław Szelc	Krosno	3 150	3
62	Włodzimierz Kubiak	Toruń	3 072	3
63	Kazimierz Florek	Poznań	3 030	3
64	Stanisław Stanisławiak	Poznań	2 999	4
65	Witold Makulski	Krosno	2 995	3
66	Jacek Hatoń	Rzeszów	2 987	2
67	Tadeusz Kuszyk	Lublin	2 970	3
68	Romana Wołoszyńska	Lublin	2 920	3
69	Krzysztof Piechnik	Lublin	2 890	2
70	Andrzej Szarawarski	Katowice	2 880	3
71	Wiesław Targoński	Rzeszów	2 855	3
72	Zenon Borowiec	WOPK/WKS	2 838	2
73	Wiesław Adamczak	Bydgoszcz	2 790	3
74	Leopold Borek	Krosno	2 720	2
75	Jerzy Leński	Bydgoszcz	2 692	3
76	Wacław Gugniewicz	WOPK/WKS	2 690	2
77	Zdzisław Treder	Toruń	2 683	2
78	Stanisław Sidor	Krosno	2 680	3
79	Stanisław Pomietlak	Poznań	2 560	2
80	Jacek Leśniak	WOPK/WKS	2 545	2
81	Andrzej Łukaszewski	Poznań	2 515	3
82	Krzysztof Gonera	Łódź	2 512	2
83	Janusz Mac	Rzeszów	2 399	3
84	Wiesław Lichnowski	Kraków	2 386	3
85	Ludwik Piasecki	Bydgoszcz	2 270	2
86	Stanisław Chmiel	WOPK/WKS	2 250	2
87	Zdzisław Rzepka	Kraków	2 238	2
88	Tadeusz Wysocki	Zielona Góra	2 185	2
89	Andrzej Wróbel	Gdańsk	2 124	2
90	Czesława Wiśniewska	Włocławek	2 065	3
91	Władysław Marciniak	Kielce	2 034	3
92	Marian Szczygłowski	Kielce	2 006	3
93	Eugeniusz Lewandowski	Bydgoszcz	1 850	3
94	Bogdan Jankowski	Poznań	1 740	2
95	Włodzimierz Wojtczak	Poznań	1 717	2
96	Jerzy Główczyński	Toruń	1 649	1
97	Wiesław Wiśniewski	Rzeszów	1 584	2
98	Regina Koszykowska	Gdańsk	1 519	1
99	Jacek Szrek	Wrocław/WKS	1 448	1
100	Ryszard Olszowy	Wrocław	1 430	1
101	Tadeusz Franaszczuk	Gdańsk	1 400	1
102	Alojzy Babilkow	Bydgoszcz	1 380	1
103	Kazimierz Gosławski	Wrocław	1 314	1
104	Zdzisław Rzepka	Wrocław	1 298	1
105	Stanisław Sasin	Zielona Góra	1 270	1
106	Bronisław Kochanowicz	Wrocław	1 210	1
107	Mieczysław Darłak	Rzeszów	1 139	1
108	Andrzej Nitecki	Włocławek	1 047	2
109—112	Henryk Kowalczyk	WOPR/WKS	1 000	1
109—112	Bolesław Dzieciaszek	WOPR/WKS	1 000	1
109—112	Henryk Sulisz	Jelenia Góra	1 000	1
109—112	Eugeniusz Hilczer	Jelenia Góra	1 000	1

POCZTA LOTNICZA

WOJSKO, LOTNICTWO, ZAWÓD

Bronisław Kubik — Siedlanka, pow. Kolbuszowa, Krzysztof N. — Gliwice, Zenon Nowojewski — Kępno, Stanisław Szczęść — Mirosławice, pow. Koszalin. Odpowiadamy kolejno na listy.

— Do Podoficerskich Szkół Zawodowych, także tych które związane są z lotnictwem, przyjmowani są kandydaci mający wykształcenie w zakresie 9—10 klas lub zasadniczej szkoły zawodowej.

— Do Oficerskiej Szkoły Lotniczej przyjmuje się tylko kandydatów mających poza sobą przeszkolenie lotnicze na szybowcach i samolotach tłokowych w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Żołnierzy zasadniczej służby wojskowej nie szkoli się na samolotach i nie przyjmuje do OSL. O żadnych zmianach dotyczących wstępnego szkolenia przed wstąpieniem do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nie słyszeliśmy.

— Niestety, nie jesteśmy w stanie na naszych łamach pisać o wszystkich oficerskich szkołach zawodowych. O warunkach przyjęć do lotniczych oficerskich szkół zawodowych piszemy natomiast co pewien czas. Ostatnio w numerze 34—35 (podwójnym) z datą 21—28 sierpnia br. Po resztę szczegółów należy pofatygować się osobiście do najbliższej WKR.

— Podoficer odbywający służbę w wojsku może przejść przeszkolenie spadochronowe w aeroklubie tylko za zgodą dowódcy jednostki i danego aeroklubu.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jerzy Jóźwik — Kraków, ul. Piastowska 57 m. 68 odstąpi lub wymieni na czasopisma lotnicze kompletne roczniki „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" z lat 1946—1951 i 1956—1964.

Poszukuje natomiast roczników miesięcznika „Aero Sport", wydawanego w Niemieckiej Republice Demokratycznej, z lat 1960—1965.

☆

Ferdynand Zuber — Brzeźnica, pow. Dębica, Jan Ząbek — Mysłowice, Marek Kamiński — Trzebnica, M. Wieczorek — Gdańsk. Redakcja nasza nie zajmuje się sprzedażą zaległych numerów „Skrzydlatej Polski". Można je natomiast nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17. Dla zamiejscowych za zaliczeniem pocztowym. Tam też z konieczności odsyłamy piszących do nas w tej sprawie czytelników.

LEKARZ ODPOWIADA

JERZY STROBA — SIEWIERZ. Zmiany w widzeniu na skutek niedotlenienia występują dopiero na wysokości około 6 000 m. Widziane przedmioty jakby szarzeją, kontrastowość ich konturów zmniejsza się, a przy wznoszeniu się na 7 000 m u niektórych osób, po kilku minutach, ostrość wzroku spada z jedności do 0,8 — 0,7. Na wysokości mogą powstać mylne interpretacje wrażeń wzrokowych. Podczas wznoszenia się samolotu powstaje wrażenie unoszenia się linii horyzontu, co daje wrażenię wklęsłości ziemi pod samolotem.

KRZYSZTOF KAMIŃSKI — SZCZECINEK. Daltonizm jest przeciwwskazaniem do szkolenia lotniczego. Radzimy konsultować się u lekarza specjalisty.

MIKOŁAJ ROMAŃCZUK — HAJNÓWKA. Częstość i nasilenie choroby powietrznej zależy od gwałtowności i czasu działania bodźców na błędniki oraz od ich wrażliwości. Prócz tego istnieją czynniki uboczne jak: znużenie hałasem lub drganiami przenoszonymi z silników, widok innej osoby chorującej itp.

CZYTELNIK Z JABŁONI. Przy asymetrii klatki piersiowej bezwzględnie wskazane jest badanie chirurga. Asymetrie mogą świadczyć bowiem o zanikach mięśniowych lub zaburzeniach krążeniowych.

Dla kandydatów do szkół lotniczych dopuszczalny ciężar ciała wynosi 85 kg, wzrost natomiast nie powinien przekraczać 185 cm.

MAREK KANIA — KRAKÓW. Najbardziej doskonały jest fotel wyrzucany umożliwiający opuszczenie samolotu z wysokości 0, przy prędkości startowej. Opuszczenie samolotu przy pomocy fotela wyrzucanego jest łatwiejsze aniżeli skok normalny. Głównie dlatego, że najważniejszy moment, jakim jest opuszczenie samolotu, odbywa się automatycznie. Treningowe wyrzucanie się przeciążeniem od 12 do 20 g, przy zachowaniu należytej pozycji, jest zupełnie bezpieczne i bezbolesne. Piloci, którzy wyrzucali się prawidłowo z samolotu, potwierdzają łatwość zniesienia przeciążeń i szybkie oddzielenie się od fotela oraz wygodne i bezpieczne opuszczenie kabiny.

JANUSZ SOBCZYK — RADOMSKO. Pracę pilota cechuje konieczność szybkiego reagowania, dużego skupienia uwagi, szybkiej orientacji, itp. W lotnictwie bardzo ważny jest rodzaj stosowanego odpoczynku. Dawniej uważano, że najlepszy jest wypoczynek bierny, to znaczy pozostawienie w bezruchu. Obecnie większe znaczenie przywiązuje się do wypoczynku czynnego. Polega on na uruchomieniu mięśni, które wcale albo w małym stopniu brały udział w wykonaniu normalnej pracy pilota oraz na zmianie przedmiotu zainteresowania i rodzaju wysiłku umysłowego. Odpowiednie ożywienie to również ważny czynnik, który zapewnia personelowi latającemu kondycję fizyczną i psychiczną do wykonywania lotów.

DR HENRYK KLIMEK

ZBIERAMY ZNACZKI

Argentyna. Ukazał się tu znaczek za 27,50 p z krajobrazem argentyńskiej części Antarktydy i startującej stamtąd rakiety typu „Centaur".

☆

Kamerun. Wydano tu serię lotniczą złożoną z czterech znaczków poświęconych zdobywaniu Kosmosu. Znaczek za 50 f przedstawia „Wostok VI", za 100 f statek kosmiczny „Gemini-IV" z kosmonautą White'm, za 200 f — „Gemini -V" i za 500 f — „Gemini VI i VII".

☆

Węgry. Ukazała się tu seria znaczków poświęcona miękkiemu lądowaniu „Łuny-9" na Księżycu. Na znaczku za 2 ft przedstawiono lądowanie, zaś na znaczku za 3 ft wysyłanie sygnałów na Ziemię.

ZSRR. Z okazji Dnia Kosmonautyki wydano tu dwa znaczki — za 10 kop i za 12 kop. Znaczek za 10 kop przedstawia moment lotu „Łuny-10" w kierunku Księżyca oraz tor lotu, zaś znaczek za 12 kop — stylizowany rysunek statku na Księżycu oraz tor lotu przyszłościowego statku księżycowego. Obydwa oryginalne znaczki reprodukujemy.

Bogusław Kurowski

W lotniczej KSIĘGARNI

Praca zbiorowa ● MAŁE OPOWIADANIA O WIELKIM KOSMOSIE, Wydawnictwo ISKRY, Warszawa 1966, str. 255, cena 15 zł. Przełożył Jerzy Herlinger. Uzupełnienia Krzysztof Boruń.

Nasz wiek nazywa się rakietowym, chociaż rakieta została wynaleziona znacznie wcześniej niż silnik elektryczny, silniki spalinowe, a nawet maszyna parowa. Rakieta powstała przed wieloma wiekami w Chinach. Jej dzieciństwo upłynęło w pięknych fajerwerkach świąt narodowych. Kiedy dorosła, znalazła się na polach walk i przez długi czas była zarówno zabawką jak i bronią.

Wiek dwudziesty zaczyna się od pracy Ciołkowskiego pt. „Badania przestrzeni wszechświata za pomocą aparatów odrzutowych". Mieszczerski opracowuje podstawy dynamiki rakiet. I wreszcie w latach dwudziestych pojawiają się pierwsze silniki rakietowe na paliwo ciekłe. W tym samym okresie zaczynają się nowe badania teoretyczne w dziedzinie techniki rakietowej. Zaczyna się typowy dla wieku dwudziestego gwałtowny rozwój nowej dziedziny. W ciągu ostatnich trzydziestu lat rakiety przebyły znacznie dłuższą drogę niż podczas minionych stuleci.

W wielkiej rodzinie rakiet każda ma swoje obowiązki. Honorowe miejsce zajmują największe i najsilniejsze: one otworzyły człowiekowi drogę w KOSMOS. Ich potężne silniki z łatwością pokonują siłę przyciągania Ziemi.

Wiek dwudziesty, wiek, w którym przyszło nam żyć, jest okresem wielkich odkryć. Cywilizacja techniczna otwiera coraz nowe możliwości i perspektywy. W pierwszej linii frontu atakującego przyrodę — zwłaszcza tę jej część, która nosi nazwę Kosmosu — stawia się automaty. Ludzie posuwają się pół kroku za nimi. Automaty mierzą, obserwują i fotografują najbliższych sąsiadów Ziemi. Niedaleko wydaje się chwila, kiedy człowiek postawi swoją stopę na jednej z dotychczas nieosiągalnych planet. Posuwamy się ciągle naprzód, ale wiedza nasza jest ciągle ograniczona. Stąd w dalszym ciągu fantastyczne spekulacje i wyssane z palca sensacje zdobywają umysły, a uargumentowane naukowe rozważania brzmią jak wymyślne baśnie.

Ciołkowski w ciągu całego swego życia marzył o znalezieniu paliwa, w którego niewielkiej objętości byłaby zawarta gigantyczna energia. Współczesnym paliwom rakietowym, zarówno stałym jak i ciekłym, daleko jeszcze do miana idealnych. Dla uzyskania drugiej lub trzeciej prędkości kosmicznej trzeba „doczepić" do rakiety cały skład. Stopnie rakiety, to cysterny z paliwem. Wyobraźmy sobie jednak statek kosmiczny, w którym paliwo nie zajmuje znacznej objętości. Natychmiast odpada konieczność budowania rakietowych pociągów. Statki kosmiczne nie będą musiały lądować na specjalnych sputnikach — bazach paliwowych. Tak więc paliwo atomowe! Już dziś atom, który nie został jeszcze całkowicie ujarzmiony, wkradł się do wielu dziedzin nauki i techniki: zmusza prąd elektryczny do płynięcia w przewodach linii wysokiego napięcia, napędza potężny statek atomowy. Ale na razie nie jest w stanie wznieść rakiety w Kosmos. Główną przeszkodę stanowi niewidzialna, lecz jak najbardziej realna zapora — promienie gamma.

W elektrowniach atomowych dla ochronienia człowieka przed oddziaływaniem tych promieni, przenikających przez wszystko, buduje się wielometrowej grubości mury ze specjalnych betonów. Gigantyczna wielkość i nie mniej gigantyczny ciężar. Oczywiście wożenie tego betonu w Kosmos byłoby bezsensowne... nawet po uwzględnieniu czekającej tam na nie nieważkości. Gdyby nie te tony, to być może, atomowe rakiety latałyby już od dawna. Ale projekty są już, rzecz jasna, opracowane. Według jednego z nich atomowy gwiazdolot składa się z kilku sekcji. W przedniej części zostają rozmieszczone przyrządy kontrolne i pomieszczenia dla pasażerów, w środkowej — paliwo, wodór, który wykazuje wysokie przewodnictwo cieplne. A w tylnej komorze umieszczone zostaje atomowe serce gwiazdolotu — reaktor. Zbiorniki z wodorem będą stanowiły tę właśnie „betonową" ścianę, która ochroni pasażerów i załogę przed promieniowaniem. Ciepło otrzymane w reaktorze ogrzeje strumienie wodoru i rozżarzy je. Ognisty potok wyrzucony z dyszy pchnie statek kosmiczny do przodu. Projekt jest prosty. Trudna natomiast jest jego realizacja: temperatura wypływającego gazu powinna wynosić około dziesięciu tysięcy stopni! Dla tak silnego nagrzania wodoru temperatura w reaktorze musi być jeszcze wyższa. Są również i inne projekty. Dzisiaj rakieta atomowa znajduje się wciąż jeszcze w sferze fantastyki, ale już się zaczynają do niej dobierać teoretycy, konstruktorzy i kosmonauci.

Te i inne zagadnienia omawia 26 autorów w interesującej książce pod tytułem „Małe opowiadania o wielkim Kosmosie". Znajdzie tam Czytelnik wiele mało znanych wiadomości uzupełniających podstawową wiedzę o Kosmosie.

Okładkę projektował Marian Stachurski.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

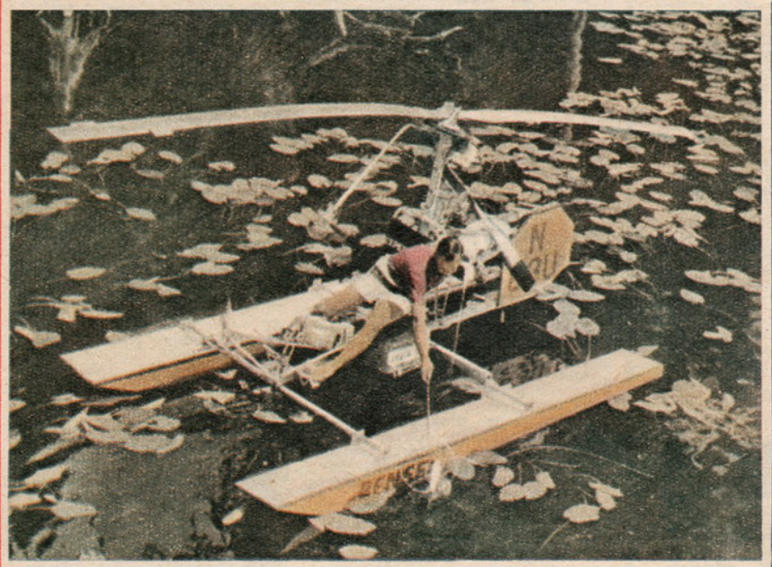
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6985 M-86

RAKIETA PO ŚWIECIE

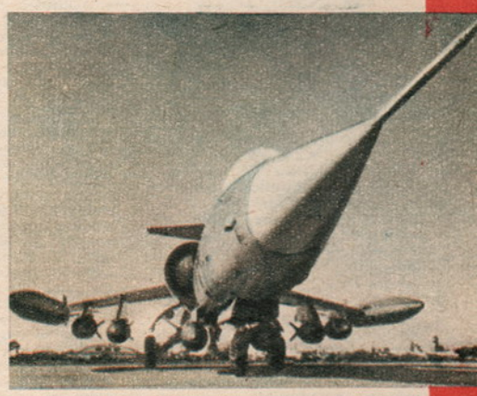


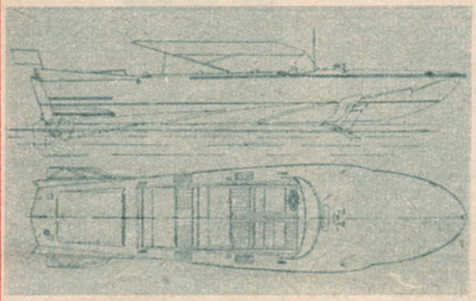
NA RYBY

Wiropłat amatorski Bensen „Gyrocopter". Jest on przeznaczony do montowania z gotowego zestawu części przygotowanych fabrycznie. Silnik — 72 KM.

Najnowsza wersja pechowca

Zakłady amerykańskie Lockheed zaproponowały krajom zachodnioeuropejskim zamiast pechowego F-104G samolot szturmowy CL-984 „Super-Starfighter". Silnik J-79J1Q o ciągu 8 120 kG ma zapewniać prędkość max. — M = 2,4. Działko „Vulcan" (20 mm) umieszczono w dziobie kadłuba (4 000 strzałów na min). 9 zaczepów zewnętrznych dla rakiet, zbiorników dodatkowych i bomb.



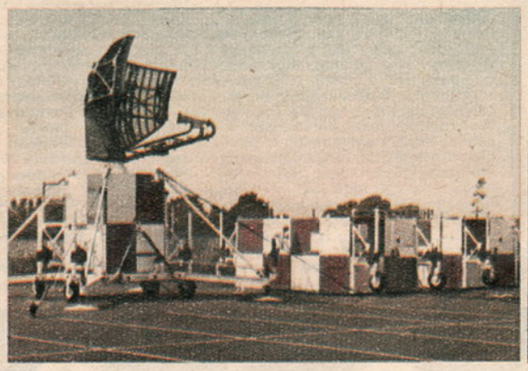


Wodolot „Wołga"

Radziecki mały wodolot turystyczny „Wołga" cieszy się dużą popularnością w NRF. Ma on długość — 8,5 m, szerokość — 2,03 m, zanurzenie — 0,5 m, ciężar — 1,5 T. Z silnikiem 70 KM rozwija prędkość — 65 km/h. Konstrukcja z duralu.

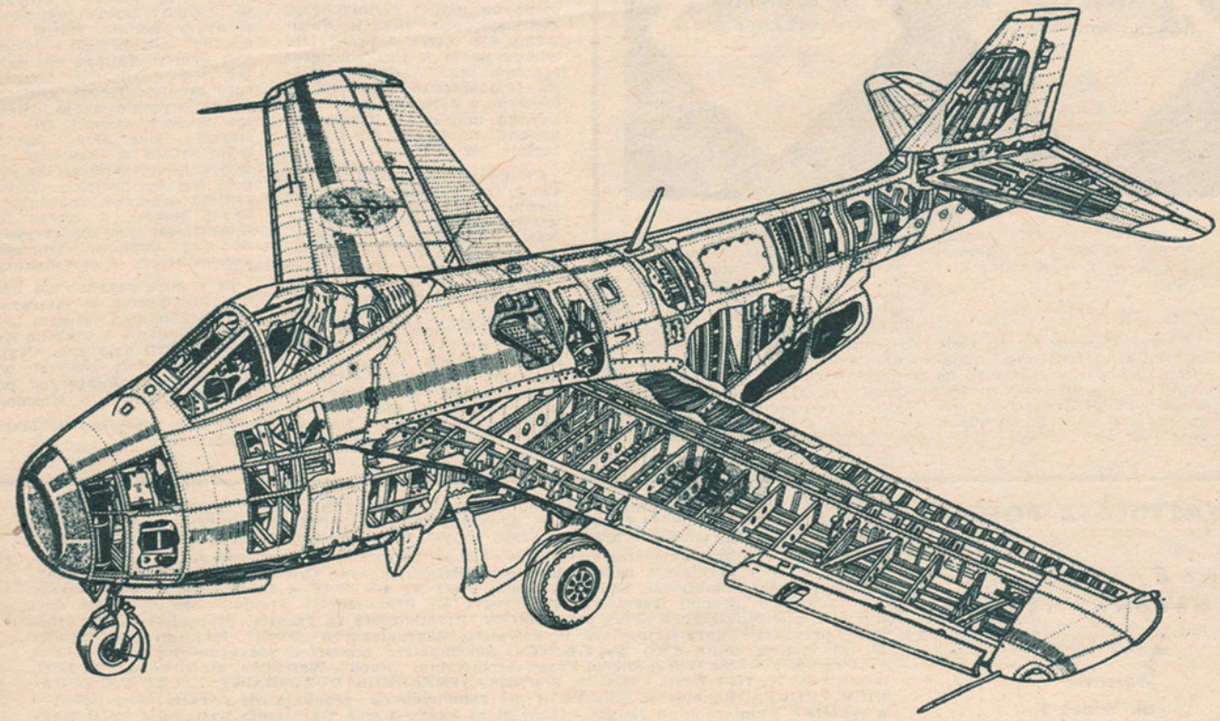
NOWOCZESNY RADAR LOTNISKOWY

Angielski radar przewoźny Plessey AR-1 składa się z 4 zasobników. W jednym z zasobników znajdują się dwa zespoły nadawczo - odbiorcze, w drugim stanowisko dyspozycyjne z małą centralą łączności (do 70 kanałów), mogące współpracować z dowolnym systemem radiokomunikacyjnym lub telefonicznym. Oba zasobniki są klimatyzowane, co ułatwia pracę obsługi. Dwa pozostałe zasobniki mieszczą podstawę i antenę.



SAAB J-35-F „DRAKEN"

Na uzbrojenie lotnictwa Szwecji została ostatnio przyjęta najnowsza wersja samolotu myśliwskiego J-35F „Draken". Jest ona wyposażona w pociski klasy powietrze—powietrze „Falcon", z głowicą radarową lub uczuloną na podczerwień. Ciężar pocisków — 61 lub 119 kG, długość — 2,1 m, prędkość M = 3 i zasięg — ok. 10 km. Poza tym J-35F posiada instalację przeciwradarową, a w przypadku działań na małej wysokości — system wykrywający, pracujący na podczerwieni, o zasięgu kilkudziesięciu km.



Z PÓŁNOCY NA POŁUDNIE

Lotnictwo wojskowe Etiopii posiada na uzbrojeniu szwedzkie samoloty myśliwsko-szturmowe SAAB J-29. Przypomnijmy, że był to pierwszy na Zachodzie samolot seryjny o skośnym płacie. Załoga — 1 osoba. silnik turboodrzutowy o ciągu 2 270 kG. Uzbrojenie — 4 działka 20 mm. Wersja szturmowa zabiera 16 rakiet kalibru 145 mm, zaś fotozwiadowcza — 6 aparatów. Rozpiętość — 11 m. długość — 10,13 m, ciężar własny — 4 300 kG, całkowity — 6 060 kG. Prędkość maksymalna — 1 060 km/h, lądowania — 180 km/h, zasięg max. — 2 700 km, start i lądowanie na przeszkodę 15 m — 900 m. Samolot wyróżnia się wyjątkową żywotnością i odpornością na zmiany klimatyczne.